



Direction générale des services
Délégation générale à l'écologie urbaine

BUREAU TERRITORIAL

Du 6 juin 2018

affaire n° 9
Rapporteur(s) : Philippe MONGES - Dominique
CARRE

NOTE D'INFORMATION

AGIR EN FAVEUR DE LA QUALITÉ DE L'AIR : DES ACTIONS URGENTES À METTRE EN ŒUVRE EN ILE-DE-FRANCE

Actualités et position de Plaine Commune

Suivi	: Marie LARNAUDIE
Commission 1	: 22 mai 2018
Commission 2	: -
Commission 3	: -
Commission 4	: -
Bureau Délibératif	: -
Bureau	: 6 juin 2018
Conseil	: -

L'objet de cette note est de partager les actualités sur les actions en faveur de la qualité de l'air en Ile-de-France.

1-Contexte

Aujourd'hui, les chiffres marquants sont connus : **48 000 morts prématurés par an en France** à cause de la pollution de l'air, 5000 en Ile-de-France. C'est un enjeu majeur de santé publique dont le coût est évalué à près de 8 milliards d'euros en Ile-de-France en 2020. En 2016, on compte **200 000 Franciliens exposés à la pollution** (au-dessus des valeurs limites réglementaires) **aux particules fines (PM₁₀)** et **1,4 millions exposés au dioxyde d'azote (NO₂)**.

Récemment, la communauté scientifique a mis le doigt sur des impacts sanitaires beaucoup plus étendus : au-delà des effets respiratoires et cardio-vasculaires avérés, il s'agit de liens de plus en plus étayés entre l'exposition aux particules fines pendant la grossesse de femmes habitant proches d'axes routiers très circulés et le développement du fœtus, avec la caractérisation de troubles du comportement chez l'enfant (hyperactivité, problèmes d'attention), d'autisme.

Poursuivie par l'Union Européenne pour non-respect des normes sur la qualité de l'air, la France compte 14 zones particulièrement touchées par la pollution atmosphérique, dont l'Ile-de-France.

Le territoire de Plaine Commune est très impacté avec des valeurs limites dépassées sur les axes les plus circulés : aux abords de l'A1 (Saint-Denis), la pollution est plus importante qu'à la Porte d'Auteuil (66 jours de dépassement au PM10 au lieu de 53 à la Porte d'Auteuil). C'est la seule station de mesure d'Ile-de-France à dépasser le seuil réglementaire en termes de concentration moyenne annuelle aux PM10. Elle affiche aussi la concentration moyenne annuelle en carbone suie et en PM2.5 les plus élevées d'Ile-de-France (données Airparif 2015), devant les abords du périphérique.

2-Approbation du nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère en Ile-de-France (PPA)

Au vue du non-respect des valeurs limites pour les particules et le oxydes d'azote, le 31 janvier dernier, un 3^e PPA a été approuvé par l'ensemble des Préfets d'Ile-de-France, et ce, malgré de nombreux avis défavorables sur le Plan de la part de collectivités – dont Plaine Commune. L'insuffisance du Plan, le manque d'ambitions des actions présentées, le faible investissement de l'Etat ont été relevés.

Il est à noter que l'Etat a inscrit l'étude de faisabilité d'une Zone à Basses Emissions appelée ZBE (anciennement ZAPA ou Zone de circulation restreinte) sur le périmètre intra-A86. Cette mesure aurait un impact significatif en termes d'amélioration de la qualité de l'air (évaluation Airparif).

3-Validation d'une feuille de route pour la qualité de l'air en Ile-de-France

En complément des PPA, les feuilles de route pour la qualité de l'air ont été demandées par le Ministre Nicolas Hulot en réponse à l'arrêt du Conseil d'Etat du 12 juillet 2017 qui enjoignait le Gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires pour ramener les concentrations en dioxyde d'azote et en particules fines PM10 sous les valeurs limites.

Ces feuilles de route sur les zones polluées listent les différentes actions menées par les pouvoirs publics. Pour l'Ile-de-France, elles ont repris les actions inscrites dans le nouveau PPA, le plan de déplacements urbains, les Plan Climat Air Energie, les Plans Locaux de Déplacements des collectivités notamment.

Portées (tout ou en partie) par Plaine Commune, ont été inscrites les actions suivantes :

- Réalisation du franchissement Landy-Pleyel
- Aménagement cyclable des six itinéraires prioritaires d'ici 2020
- Soutien au collectif d'associations Bicyclo
- Mise en place de consignes de stationnement vélo sécurisées
- Extension du système de vélos en libre-service
- Mise en place d'une signalétique piétonne
- Résorption des points durs dans le cadre du programme Plan marche
- Mise en place d'une synergie inter-chantiers en faveur du ré-emploi, du recyclage, de la réutilisation de matériaux du BTP de 30 opérations d'aménagement et de rénovation urbaine

D'autres actions menées sur Plaine Commune ont été inscrites, portés d'autres institutions : projets de transports en commun et d'itinéraires cyclables notamment.

4-Convention « Villes respirables en 5 ans » et étude d'une Zone à Basse Emission intra-A86

Dans le cadre de la Convention « Villes respirables en 5 ans » signée entre l'Etat et 8 collectivités franciliennes (EPT Plaine Commune, Est Ensemble, GPSO, Grand-Orly Seine Bièvre, CD93, CD94, Ville de Paris et Métropole du Grand Paris), des études de faisabilité d'une ZBE viennent d'être lancées sur la base des vignettes Crit'air, pilotées par la Métropole du Grand Paris (MGP).

Ces études consistent à, d'une part, évaluer l'impact socio-économique (nombre de véhicules touchés, caractérisation des professionnels impactés, définition des mesures d'accompagnement adaptées,...),

l'impact sur le trafic, sur la qualité de l'air de cette mesure, et, d'autre part, accompagner la démarche d'un volet communication/sensibilisation.

Deux scénarios vont être étudiés : une interdiction toute l'année du lundi au vendredi de 8h à 20h (comme Paris actuellement) à partir du 1^{er} juillet 2019 :

- des véhicules Crit'air 5
- des véhicules Crit'air 4

Toutes les études seront finalisées début 2019. La MGP a prévu de mobiliser les 88 maires concernés qui sont les seuls compétents pour mettre en place cette ZBE (arrêtés municipaux). La Ville de Paris et la MGP portent l'objectif d'une mise en place pour le 1^{er} juillet 2019.

Lors du 1^{er} Comité de pilotage « Villes respirables », le 28 mars dernier, Plaine Commune a souligné l'urgence à agir mais sans précipitation et dans la concertation. Cela nécessite de :

- définir le niveau d'interdiction en connaissance de cause, c'est-à-dire au regard des résultats des études, notamment sur les impacts socio-économiques pour nos populations
- prévoir une progressivité de la mesure (à l'image de Paris qui a commencé à interdire les véhicules Crit'air 5 et passera au Crit'air 4 au 1^{er} janvier ou 1^{er} juillet 2019). Nos populations ont besoin d'autant de temps que les Parisiens pour s'adapter au changement
- connaître les moyens d'accompagnement prévus pour faciliter la transition et éviter que la lutte contre la pollution se fasse au détriment des populations les plus fragiles
- travailler en concertation avec les maires pour ne pas mettre en place une ZBE « à trous ».

Le prochain Comité de pilotage sur la ZBE métropolitaine est prévu le 7 juin prochain.

L'élu référent pour Plaine Commune sur ce projet est Dominique Carré.

La participation technique est assurée par la Délégation générale à l'écologie urbaine, au sein des groupes de travail mises en place par la MGP.

Une conférence métropolitaine sur le projet de ZBE métropolitaine doit être organisée par la MGP en juin prochain. Tous les maires et présidents d'EPT de la métropole seront invités à y participer.

Avis commission(s) :

Développement du 22/05/18 : favorable
urbain et
social /
écologie
urbaine

Commentaire Commission 1 :

La Commission demande une attention particulière sur la constructibilité des zones très fortement exposées à la pollution de l'air pour la protection de la santé des usagers jusqu'à ce que les seuils réglementaires européens soient atteints.

Le PLUi doit prendre en compte de manière supra la santé des usagers du territoire par voie d'OAP.

Classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route

Classe	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	VOITURES	VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS	POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR
	Véhicules électriques et hydrogène			
	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables			

Classe	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION ou NORME EURO					
		VOITURES		VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR	
		Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence
	EURO 4 À partir du : 1 ^{er} janvier 2017 pour les motocycles 1 ^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014
	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013
	EURO 2 du 1 ^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2005	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2005	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO III et IV du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009
	Pas de norme tout type du 1 ^{er} juin 2000 au 30 juin 2004	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO IV du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009	-
	-	EURO 2 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO 2 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO III du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006	-
Non classés	Pas de norme tout type Jusqu'au 31 mai 2000	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001