



**Contribution du Pôle Écologiste du Conseil Régional Ile-de-France au nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) 2024 en Ile-de-France.**

À la demande de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT) d'Île-de-France, une enquête publique est ouverte afin de recueillir les avis concernant ce nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) 2024 en Ile-de-France.

La présente contribution s'inscrit donc dans le droit fil de toutes nos précédentes contributions sur ce sujet majeur (amendements, interventions en séance, communiqués de presse, vœux...) dont nous pouvons regretter qu'elles n'aient jamais été prises en compte jusqu'alors.

Nous formulons donc à nouveau ici des propositions pour un plan ambitieux d'échelle régionale pour une réelle amélioration de la qualité de l'air en Ile-de-France, à la hauteur des enjeux et opérationnel.

**Pour un plan d'actions d'urgence contre la pollution de l'air**

*Contribution du Pôle Écologiste dans le cadre de l'enquête publique sur le Plan de Protection de l'Atmosphère 2024 Ile-de-France*

**1. La lutte contre la pollution de l'air est un enjeu global et local.**

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) définit ainsi la pollution de l'air : « [...] *contamination de l'environnement intérieur ou extérieur par un agent chimique, physique ou biologique qui modifie les caractéristiques naturelles de l'atmosphère* ». Cette définition permet de réconcilier celles et ceux qui seraient tentés-es de confondre « pollution de l'air » et « dérèglement climatique ».

Le dérèglement climatique est une conséquence de la pollution de l'atmosphère par les gaz à effet de serre (GES) émis de manière inconsidérée par les activités humaines. Aussi, il convient de réunir les points de vue sur ces sujets, de prendre la mesure des défis et de les relever. Outre les gaz à effet de serre néfastes pour l'équilibre du climat planétaire, les pesticides, les particules radioactives, l'amiante, les hydrocarbures aromatiques polycycliques, les polluants organiques persistants, les dioxines qui bénéficient d'un cadre réglementaire particulier, les principaux polluants nocifs pour la santé humaine sont les particules fines, le monoxyde de carbone, l'ozone, le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre retenu dans le cadre réglementaire de la qualité de l'air. Tous ces polluants sont essentiellement issus de la combustion des énergies fossiles et notamment du pétrole (produits chimiques, carburants, etc.).

L'essentiel des difficultés dans la lutte contre la pollution atmosphérique réside dans le fait que c'est le mode de vie des sociétés de consommation, basé sur l'exploitation des ressources fossiles, qui est la principale source du problème. La quasi-totalité de l'économie et de l'activité humaine repose sur l'exploitation et la transformation du pétrole. **Laisser croire que la lutte contre les pollutions atmosphériques sera efficace en additionnant uniquement des mesures, sans remettre en question des choix industriels, énergétiques, économiques et en définitive des choix de société, c'est perdre la bataille avant de la commencer.** Ainsi, l'absence d'une réelle fiscalité environnementale au profit d'une fiscalité sur le travail constitue une erreur stratégique, écologique, économique et sanitaire.

Les pouvoirs publics ont l'obligation de s'interroger sur leur capacité à faire respecter les normes et la responsabilité engendrée par leur prise de décision. En effet, la réduction de la pollution de l'air est un enjeu majeur puisque la pollution entraîne des allergies respiratoires pour 30% de la population. Il existe ainsi un lien direct entre les maladies respiratoires contractées dès la petite enfance et la proximité de grandes infrastructures routières, les enfants les plus pauvres étant en outre les plus exposés.

Le respect des seuils de l'OMS pourrait d'ailleurs éviter près de 8 000 décès par an en Île-de-France. L'urgence est belle et bien réelle et il faut se donner les moyens efficaces d'y répondre en se basant notamment sur un bilan lisible et détaillé, au-delà des satisfecit. **La nouvelle directive européenne sur les normes en matière de qualité de l'air va être votée avant les élections européennes de 2024. Ces nouvelles règles seront plus drastiques que les normes en vigueur, mais elles resteront en deçà des recommandations de l'OMS. Or, face à l'ampleur des impacts sanitaires de la pollution de l'air, il conviendrait en réalité de viser au maximum les seuils recommandés par l'OMS et donc que, par anticipation, le PPA IDF 2024 s'établisse sur les seuils qui seront fixés par la nouvelle directive.**

Il convient pour tous les responsables politiques de faire preuve d'une grande responsabilité, mais aussi d'humilité face à cet enjeu. C'est un travail de longue haleine qui doit être conduit avec la vocation de faire avancer l'intérêt général. Il est nécessaire de prendre des mesures concrètes et engageantes pour renforcer l'action publique menée depuis plus de 20 ans. Ceci, dans un contexte de croyance persistante en la "croissance économique" illimitée, quitte à mettre en péril l'équilibre fragile de l'écosystème qui garantit la vie sur la planète.

Quels que soient les seuils inscrits dans les cadres normatifs, le principal problème réside sans doute dans l'absence de contrôle sur le réel respect des interdictions et la réelle mise en œuvre des dispositifs normatifs pour réduire la pollution atmosphérique. **Sans sanctions effectives, les acteurs des secteurs les plus émetteurs ne se sentent pas suffisamment tenus au respect des préconisations et n'investissent pas suffisamment dans des politiques de transformations, particulièrement dans l'appareil productif.** Mais c'est également valable du point de vue des contrôles lors des épisodes de pics de pollution atmosphériques. Dans le cas des particuliers, si l'on prend l'exemple du chauffage au bois, en cas de pic de pollution, il n'y a pas de contrôle du respect de l'interdiction de ce mode de chauffage.

La mise en place d'éléments d'évaluation visant à surveiller l'air par la mise en place de capteurs dans des établissements publics dont la ventilation est souvent impossible, le financement de la recherche et l'étude de solutions innovantes teintée d'un prisme techno-solutionnisme, ne sauraient être suffisantes sans prévention des émissions polluantes atmosphériques et surtout ne sauraient dédouaner de leurs responsabilités les autorités nationales comme locales en la matière.

**Nous, écologistes, appelons à sortir du monde bien dépassé du tout voiture, à remettre profondément en cause des choix économiques, industriels, énergétiques qui accompagnent, appuient et maintiennent un modèle de production et de consommation polluant par nature. Les Francilien·nes n'en peuvent plus de vivre dans cet air vicié et la responsabilité de la Région Île-de-France est d'agir vraiment et rapidement.**

## **2. Prévention et dispositifs d'urgence pour mieux informer et protéger les Francilien·nes.**

### ***a. Pour des plans stratégiques régionaux intégrant la problématique de pollution de l'air.***

La Région Ile-de-France est cheffe de file en matière de politiques pour la qualité de l'air, mais ne porte pas aujourd'hui de plan suffisamment ambitieux pour réellement induire une amélioration de la situation. Insuffisance dans les ambitions comme dans les moyens financiers alloués aux dispositifs de prévention notamment. Il conviendrait donc que le présent Plan de Protection Atmosphérique dédié à l'aire francilienne soit plus incitatif envers la Région afin qu'elle mène de manière plus effective sa mission de protection de la santé des Francilien·nes.

Une pollution francilienne intense est un véritable enjeu de santé publique. La qualité de l'air s'améliore depuis 20 ans en Ile-de-France, mais de manière très disparate, sous l'effet de l'application de nouvelles normes à destination des industries et plus particulièrement la normalisation automobile au niveau de l'Union européenne. Pourtant, la pollution atmosphérique est toujours responsable, en Ile-de-France, selon une étude de l'Observatoire Régional de Santé Île-de-France (ORS) et Airparif publiée en février 2022, de 7 900 décès prématurés par an. La mauvaise qualité de l'air en Ile-de-France, où les zones concentrant de hauts niveaux de pollution permanente sont nombreuses et où les pics de pollution se multiplient, constitue un risque sanitaire majeur pour l'ensemble des habitant·es.

Rappelons que depuis la loi NOTRe du 7 août 2015, les collectivités territoriales françaises peuvent être tenues financièrement responsables en cas de non-respect du droit de l'Union européenne imputable à leurs actions. L'article L. 1611-10 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) autorise l'État à réclamer des amendes et des astreintes à ces collectivités si la France est condamnée par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) pour des manquements relevant de leur compétence.

Les institutions risquent de voir se multiplier les mises en cause de leur inaction devant les tribunaux. En effet, les recours juridiques constituent un mode d'action de choix pour les défenseurs-es de l'environnement que les pouvoirs publics n'ont pas su écouter à temps. C'est pourquoi la question de la pollution de l'air est un enjeu de société qui doit aussi s'appuyer sur la citoyenneté des individus, leur formation, leur information pour sortir de la sphère des expert-es. Il ne s'agit pas d'opposer les moyens d'action, mais bien de les mettre en synergie pour lancer un vaste projet, citoyen, ambitieux, qui dépasse les postures.

En tant que cheffe de file pour l'amélioration de la qualité de l'air, la Région a la responsabilité d'élaborer et soutenir la mise en œuvre d'un plan d'actions ambitieux contre la pollution de l'air. Alors que les épisodes de pollution se succèdent et s'aggravent, ce sujet n'est pas une priorité pour l'exécutif régional qui tarde à mettre en œuvre des mesures à la hauteur de la gravité de la situation. Rappelons qu'il a même supprimé le déclenchement de la gratuité des transports en commun pendant les premiers jours de pic de pollution, une mesure qui avait pourtant révélé son efficacité pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle lors des hauts seuils de pollution. Le développement de la piétonisation et du plan vélo, parfois trop lent, se heurte au déploiement du plan route qui est toujours une priorité régionale malgré son impact négatif sur le climat et la qualité de l'air.

Il est temps que la Région se saisisse réellement de ce problème global pour agir sur les secteurs émetteurs qui sont sous sa responsabilité. C'est pour cela que le Pôle Écologiste, dans le cadre de chaque plan stratégique régional (SRCAE, SDRIF-E, PDUIF) propose l'intégration de solutions permettant d'agir concrètement sur l'impact des politiques publiques régionales en matière de pollution de l'air. **C'est également dans cette perspective que notre groupe défend la sauvegarde d'outils institutionnels majeurs pour la lutte contre la pollution de l'air comme AirParif qui établit les prévisions de pollution et émet des préconisations en matière de prévention de la pollution. Or, la Région Île-de-France ne cesse de porter atteinte à ces outils précieux en diminuant leurs subventions de fonctionnement, en réduisant les moyens d'investissements dans le cadre de leurs projets ou encore en les supprimant, tel la SEM IDF Énergies qui accompagnait les copropriétés dans la réhabilitation thermique du bâti.**

Alors que vient d'être lancée la COP Régionale, de nombreux sujets en lien avec la pollution atmosphérique nous semblent devoir être posés : pollution liée au trafic routier et aérien, gestion des déchets et incinération, politique agricole régionale et nationale, transition énergétique... La Région Ile-de-France ne saurait porter dans ce cadre un double discours, d'un côté de défiance face à l'État en affirmant la prééminence de l'échelon régional et des politiques menées par la Région dans la lutte contre les dérèglements climatiques et les pollutions environnementales, et de l'autre affaiblir les organismes de prévention. L'inflation des dispositifs régionaux en lien avec la santé (PRSE, PRS, etc.) cache la faiblesse des actions en matière de lutte préventive contre la pollution atmosphérique.

Pour exemple, le plan régional “nouvel air pour l’Île-de-France” adopté en 2023 ne détaille qu’une liste d’actions où ne figurent ni l’établissement d’objectifs chiffrés sérieusement, ni d’indicateurs concrets. Pire, ce dispositif présente un plan d’actions dont la première action serait... de définir des objectifs ! Il en va de même pour le Plan Régional Santé Environnement (PRSE 4), document majeur visant à limiter l’impact de l’environnement sur la santé à l’échelle de la région et à assurer des plans de mobilisation sur la santé environnement en lien avec les acteurs des territoires et des spécificités territoriales. Adopté en mars 2024, celui-ci n’est pas assez ambitieux sur la qualité de l’air et, malgré nos propositions, l’exécutif régional s’est refusé à le renforcer alors qu’il y a urgence à agir.

***b. Des mesures d’urgence en cas de pic pour protéger les Francilien·nes.***

Les pics de pollution se multiplient sans cesse en Ile-de-France. La pollution atmosphérique est responsable, d’après le rapport de Réseau action climat et l’UNICEF publié le 14 octobre 2021, chaque année de plus de 48 000 décès. 3 enfants sur 4 respirent un air toxique. Dans l’espace régional francilien, ces atteintes à la santé des populations sont inégalement réparties et se concentrent sur certains départements comme le Val-de-Marne, le centre de Paris, ou certains secteurs de la Seine-Saint-Denis.

Dans le cas de pics de pollution prévus ou constatés, il semble impératif qu’un plan de mesures d’urgence soit déclenché dès le premier jour d’un pic de pollution. Les mesures suivantes se sont déjà révélées efficaces, mais ont été purement et simplement abandonnées par l’exécutif régional. Il convient de les redéployer :

- **L’information du grand public et le déclenchement de la gratuité des transports en commun dès le premier jour de pic de pollution ;**
- **La création de zones à circulation restreinte, prévues par le décret du 2016-847 du 28 juin 2016, qui a été rejetée par la majorité régionale lorsque les écologistes l’ont proposée en mars 2018 ;**
- **Des opérations de promotion des modes actifs (prêt de vélo, pédibus scolaires...) et du covoiturage les jours de pics de pollution.**

***c. Intensifier l’information régulière et la participation du grand public.***

Afin de lutter efficacement contre l’émission des pollutions sur ces secteurs gravement atteints et de pouvoir informer la population de manière fiable, il convient que le présent PPA IDF prévoit des dispositifs permettant aux Francilien·nes d’être mieux renseignés sur les niveaux d’exposition de manière territorialisée. L’information et la formation à destination des Francilien·nes et en particulier des jeunes, ont disparu des politiques régionales, notamment avec la suppression des dispositifs d’éducation à l’environnement. Le Pôle Écologiste demande donc qu’une diffusion plus importante auprès du grand public des cartographies sectorisées et territorialisées telles que produites par AirParif, permettant d’avoir une vision exhaustive sur les lieux d’émissions de polluants et la nature des activités émettrices. Cette cartographie, mise

à jour régulièrement, pourrait permettre aux habitant·es comme aux autorités locales de pouvoir se prémunir d'expositions néfastes et envisager des actions pour mettre fin à ces pollutions. Il est également indispensable de prévoir la coordination de campagnes d'information à l'attention des Francilien·nes sur les bons comportements à adopter lors des périodes de forte concentration et sur les conséquences sanitaires en cas d'exposition.

Par ailleurs, nous demandons le renforcement de la surveillance des particules fines (PM<sub>2,5</sub>) et très fines (PM<sub>1,0</sub>) et son inscription dans le PPA IDF 2024. Cela permettrait d'inciter la Région à financer un large déploiement de capteurs pour les particules fines (PM<sub>2,5</sub>) afin de permettre à AirParif d'affiner ses prévisions et bilans de l'état de la qualité de l'air. En outre, il doit être envisagé dans ce plan des mesures et des évaluations très précises, en lien avec AirParif, sur les particules très fines, les PM<sub>1,0</sub>, et sur les particules ultrafines ou nanoparticules, les PM<sub>0,1</sub>. En effet, leur prise en compte dans la définition des pics de pollution est indispensable.

Au-delà, le PPA IDF 2024 devrait viser à l'amélioration du système de surveillance et la prévision du risque allergique lié aux pollens, et développer des dispositifs incitatifs pour le soutien par les collectivités locales à la recherche et l'innovation pour la réduction des impacts sanitaires de la qualité de l'air. La région, suite au lancement de l'expérimentation des capteurs de pollens par AirParif, pourrait ainsi au travers de sa politique de soutien à la recherche et à l'innovation en Île-de-France (Domaines d'Intérêt Majeurs ou Questions d'Intérêt Majeurs) apporter son soutien aux dynamiques de recherche sur les pollens comme problème de santé publique. Son engagement doit porter sur la mise en œuvre de tous les dispositifs utiles pour protéger les Francilien·nes qui subissent ces allergies plus ou moins invalidantes, en lien avec l'Agence Régionale de Santé (ARS).

Mais la lutte contre la pollution de l'air peut mener à la mise en place de mesures fortes de réglementations, voire d'interdictions ayant des conséquences sur le quotidien des habitant·es. Toute politique induisant un changement des comportements individuels et collectifs doit être accompagnée, explicitée et partagée avec la population afin d'en assurer la meilleure acceptabilité. Au-delà de la bonne information, le Pôle Écologiste demande la création d'une conférence citoyenne de l'air afin de mettre les citoyen·nes au cœur de la lutte contre la pollution atmosphérique en les incluant dans un processus de décision.

Afin donc que la population francilienne puisse être correctement informée sur la qualité de l'air, les conséquences pour leur santé et qu'ils puissent prendre pleinement part à la construction des politiques de protection, nous proposons :

- **Une communication massive et régulière du grand public sur la qualité de l'air, sur la base d'informations sectorielles, territorialisées, et actualisées, notamment via les cartographies établies par AirParif ;**

- **Une incitation forte à destination des collectivités locales, particulièrement de la Région, pour le soutien aux dynamiques de recherche et d'innovation en matière de qualité de l'air ;**
- **La création d'une grande conférence citoyenne de l'air.**

### **3. Lutter contre les émissions sectorielles de polluants : propositions d'actions.**

#### ***a. Accentuer la prévention auprès des acteurs économiques et le contrôle des sites industriels.***

Pour nous, écologistes, l'élaboration de plans stratégiques comme le PPA IDF 2024, doit être l'opportunité d'une remise en question profonde de notre modèle économique actuel, des principes qui le fondent comme des conséquences qu'il induit sur la santé des Francilien·nes. Pour rappel, la composition des polluants atmosphériques nationaux issus de l'industrie<sup>1</sup> est bien connue et préoccupante du point de vue des conséquences sur les milieux naturels autant que des conséquences sanitaires pour les habitant·es des territoires d'implantation de ces activités : SO<sub>2</sub> (55%) ; PM 10 (27%) ; COV (22%) ; PM<sub>2,5</sub> (19%) ; NO<sub>x</sub> (13%).

Or, l'Ile-de-France demeure un bassin productif très important, mais la répartition de l'activité industrielle est très disparate sur le territoire régional, certains départements en villes concentrant l'essentiel de l'activité francilienne. De fait, la pression sur ces localités est très forte et les risques sanitaires y sont plus importants. Les nombreuses pollutions au plomb sur des anciens sites industriels ou de stockage de déchets doivent être des indicateurs de la nécessaire anticipation de long terme des conséquences de l'implantation d'une activité industrielle lourde sur un territoire.

Les activités industrielles lourdes émettrices de polluants et de gaz à effet de serre telles que l'incinération de déchets ou le transport routier ou aérien de marchandises doivent faire l'objet de davantage de contrôles des émissions de polluants atmosphériques, notamment sur les installations classées ICPE. Les récentes révélations des ONG environnementales sur les dioxines liées en partie à l'incinérateur d'Ivry-sur-Seine doivent nous alerter sur la nécessité de mieux contrôler les émissions, et surtout d'établir des protocoles de transparence sur les données de suivi des installations. La clé réside pour nous dans une meilleure gestion des déchets en s'appuyant sur une politique ambitieuse de réduction de la production de déchets, de recyclage, de réutilisation avec pour objectif la décroissance de l'enfouissement et de l'incinération.

Si nous prôtons la re-localisation de nos productions et industries essentielles, nous appelons surtout à leur décarbonation, à des pratiques plus sobres, plus raisonnées et plus démocratiques, comme le permettent l'économie circulaire, l'économie de proximité, l'économie sociale et solidaire. Il s'agit de réinterroger les fonctions industrielles et économiques de notre région à l'aune des enjeux écologiques et des

---

<sup>1</sup> NO<sub>x</sub> : Oxydes d'azote ; PM<sub>10</sub> : Particules <10µm ; SO<sub>2</sub> Dioxyde de soufre ; NH<sub>3</sub> : Ammoniac ; COV : Composés Organiques Volatils ; PM<sub>2,5</sub> : Particules fines <2,5µm

aspirations sociales et sociétales. Contrairement aux ambitions plus ou moins avouées d'attractivité économique de l'Île-de-France et de croissance infinie de la production de biens matériels, il faut d'abord penser l'aménagement du territoire et son développement économique en cohérence avec les besoins actuels des Francilien-nes et en considérant que les ressources ne sont pas infinies.

Dans cette optique, il apparaît essentiel de réduire les besoins de transports polluants à la source et de développer des services de proximité comme le petit commerce et l'artisanat, le service sanitaire et social, l'éducation et la formation, les services à la personne, les services publics, l'économie sociale et solidaire. Autrement dit, c'est une économie repensée, de proximité et moins émettrice de polluants qui doit être valorisée.

Nous attendons par exemple que des contraintes réglementaires beaucoup plus fortes encadrent le développement des surfaces logistiques génératrices de trafic routier et que soit favorisé un report modal sur le ferré et la voie fluviale, comme le préconise nombre d'associations environnementales. Il faut cesser d'artificialiser les sols, aussi nous proposons de proscrire la création de nouvelles zones logistiques exclusivement routières. Les écologistes considèrent que la logistique ne doit plus s'étendre, pour donner les moyens à la région de respecter les objectifs du ZAN, de la Stratégie Nationale Bas Carbone et de prendre le tournant de la sobriété.

Nous considérons par ailleurs que la logistique du dernier kilomètre ne doit pas pouvoir se développer à n'importe quel prix. Dans le contexte de l'explosion du e-commerce et des nouveaux modes de consommation, la logistique du dernier kilomètre en Île-de-France prend en charge plus d'un million de colis par jour. Ces activités génèrent un accroissement significatif des déplacements de camions, souvent très polluants, ce qui crée autant de nuisances en termes de pollution et de difficultés pour les collectivités. Pour en limiter l'impact, nous proposons par exemple d'instaurer au niveau national une taxation incitative sur l'e-commerce (par exemple, 1€ par colis) afin de financer les transports en commun d'Île-de-France et lutter contre ses conséquences sociales, environnementales et sanitaires de cette pollution.

**Le Pôle Écologiste demande donc d'intégrer dans le PPA IDF 2024 :**

- **Le renforcement des contrôles des activités industrielles lourdes émettrices de polluants et de gaz à effet de serre, telles que l'incinération de déchets ou le transport routier ou aérien de marchandises, sur les émissions de polluants atmosphériques, notamment pour les installations classées ICPE ;**
- **Une intensification des politiques nationales et locales de gestion des déchets, notamment sur la réduction de production des déchets à la source, de renforcement des filières du réemploi et du recyclage, avec des objectifs de décroissance drastique de l'enfouissement et de l'incinération;**



- **Un renforcement des contraintes légales et réglementaires encadrant le développement des surfaces logistiques et une interdiction de création de nouvelles zones logistiques exclusivement routières ;**
- **L'instauration d'une taxation nationale sur l'e-commerce afin de financer le développement et l'amélioration des transports en commun d'Ile-de-France et lutter contre les conséquences sociales, environnementales et sanitaires de la pollution atmosphérique.**

***b. Réorienter le modèle agricole francilien pour réduire l'impact du secteur sur la pollution atmosphérique.***

Les activités agricoles sont une des sources majeures d'émission de polluants dans l'atmosphère. En effet, elles représentent 94% des émissions d'ammoniac (NH<sub>3</sub>) issues de l'élevage (principalement du lisier et du fumier) ; 14% des émissions de Black Carbon et 9% des émissions de particules fines essentiellement issues du brûlage de résidus agricoles, et des épandages d'engrais azotés (Source ADEME). Ces polluants ont un impact sanitaire et environnemental important<sup>2</sup>.

Toutefois, si l'agriculture est une source d'émission de polluants, elle est elle-même affectée par la pollution de l'air ambiant (notamment par le dioxyde d'azote émis par les activités industrielles et le trafic routier) et par les fortes concentrations en ozone, polluant secondaire formé sous l'action du soleil sur les polluants primaires (oxydes d'azote NO<sub>x</sub>, composés organiques volatils COV). L'ozone perturbe notamment l'activité de photosynthèse des plantes et leur résistance. Dans le cas de fortes concentrations, il peut provoquer des nécroses (tâches) sur les feuilles des plantes. Enfin, en plus de contribuer à l'effet de serre, l'ozone diminue la croissance des plantes. On observe ainsi une perte de rendement pouvant aller jusqu'à 15% selon les cultures et une baisse de la qualité des produits (source APPA et ADEME).

Or, dans le PPA IDF 2024 tel que soumis à la présente enquête publique, l'agriculture n'est pas un domaine faisant l'objet d'objectifs de limitation des polluants ou de prévention auprès des acteurs de la filière. C'est pourtant un enjeu fondamental dans une région francilienne qui demeure encore un bassin très important de production agricole. Cette production agricole francilienne et la forte densité de population engendre une logistique importante pour le transport des produits agricoles (distribution, importations, exportations) entre autres via le MIN de Rungis et les ports franciliens. Les émissions de polluants atmosphériques générés par une production mal encadrée et par une logistique aujourd'hui quasi exclusivement assurée par transport routier sont très importantes.

Du point de vue de la production agricole, le recours aux engrais azotés et aux pesticides chimiques (dont l'usage est en hausse de 13% en 10 ans) génère de la pollution de l'air dans les territoires ruraux. Cette pollution peut être limitée par

---

<sup>2</sup> Composition des polluants atmosphériques nationaux issus de l'agriculture NH<sub>3</sub> : 93% ; COV : 42% ; PM<sub>10</sub> : 25% ; NO<sub>x</sub> : 14% ; PM<sub>2,5</sub> : 10%. Source : ADEME Infos, "Comprendre les relations entre agriculture et pollution de l'air", avril 2022.

certaines modes d'épandage, mais pose, dans tous les cas, un problème de santé publique. Le Conseil d'État, dans une décision du 26 juin 2019<sup>3</sup>, a enjoint à l'État de prendre des mesures supplémentaires de protection des riverains d'ici à la fin de l'année face aux risques avérés scientifiquement de l'épandage de produits dangereux pour la santé des riverain-es. Une circulaire ministérielle prévoit par exemple la mise en place de distance de 5, 10 et 20 mètres pour la protection des riverain-es en matière d'épandage des pesticides. Les pouvoirs publics ont un rôle à jouer dans la protection sanitaire des riverain-es des exploitations agricoles, mais aussi de toute personne se trouvant dans une zone en cours d'épandage.

Compte-tenu des objectifs européens de réduction de 50% des pesticides chimiques d'ici à 2030 et en nous appuyant sur un rapport de l'INRAE en date du 21 mars 2023<sup>4</sup>, prévoyant 3 scénarios de réduction de la place des produits phytosanitaires, nous demandons que toutes les subventions attribuées à travers les fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER) par la Région Île-de-France soient conditionnées à des démarches actives et planifiées de réduction des quantités d'engrais et de pesticides épandues. Par ailleurs, le développement – largement financé par l'argent public – rapide et surdimensionné de la méthanisation génère de nombreuses interrogations et craintes dans le monde rural. Les digestats, responsables selon les opposant-es de pollution des eaux et des sols, posent également des questions relatives à leur épandage.

#### **Le Pôle Écologiste demande donc d'intégrer dans le PPA IDF 2024 :**

- **La limitation de l'épandage de produits toxiques dans les exploitations agricoles, mais aussi dans l'entretien des voiries et voies ferrées ;**
- **L'obligation d'application effective de la charte contre les perturbateurs endocriniens pour l'ensemble de la filière agro-industrielle, de la production à la livraison des denrées produites ;**
- **Le renforcement du contrôle pour le respect des distances pour la protection des riverain-es en matière d'épandage des pesticides prévues par l'État ;**
- **Le conditionnement des financements régionaux de soutien à l'agriculture à une démarche active pour une réduction des quantités d'engrais et de pesticides épandus ;**
- **Le lancement d'une étude sur les conséquences sanitaires dans l'air, l'eau et les sols de l'épandage des digestats issus de la méthanisation en Ile-de-France ;**
- **L'organisation d'une campagne d'action pour sensibiliser aux dommages de l'épandage d'engrais, de pesticides et de digestat aux abords des habitations.**

<sup>3</sup> CE, 26 juin 2019, n° 415426, 415431

<sup>4</sup> Voir :

<https://www.inrae.fr/actualites/agriculture-europeenne-pesticides-chimiques-2050-resultats-dune-etude-prospecti-ve-inedite>

**c. Penser l'aménagement du territoire pour réduire l'exposition des populations aux pollutions.**

Le secteur de l'aménagement et du logement constitue un levier majeur de la lutte contre la pollution atmosphérique et pour l'amélioration réelle et durable de la qualité de l'air. Ainsi pouvons-nous regretter ici que le PPA IDF 2024 ne traduise pas mieux et plus fort l'importance d'intégrer au sein des documents planificateurs régionaux (SDRIF-E, PDUIF, SRCAE...), dans leur conception, leur élaboration et leur mise en œuvre, la question de la santé environnementale et de la pollution de l'air.

Aucun projet d'aménagement et de logement ne devrait être élaboré sans intégrer, dès l'origine, la question de son impact sur la santé lorsque l'on sait qu'environ 80 % de l'état de santé des habitant·es dépend de facteurs et déterminants économiques, sociaux et environnementaux et que la pollution de l'air est responsable de nombreux décès et maladies chroniques. Se contenter d'indiquer, comme dans le précédent plan régional sur la qualité de l'air, que le "*SDRIFE pourrait utilement intégrer des éléments de qualité de l'air*", qu'il faut "*par exemple, éviter de construire des ERP à proximité des routes trop polluantes*", ou encore proposer une "*charte de préconisations*" pour les projets subventionnés, ne nous semblent définitivement pas à la hauteur des enjeux, de l'urgence, des compétences et moyens de la région.

Trop de zones urbanisées franciliennes sont aujourd'hui construites en proximité immédiate d'infrastructures de déplacement ou de production industrielles émettant des pollutions atmosphériques importantes. La traversée de la région par de grandes infrastructures comme les autoroutes périphériques et pénétrantes, le périphérique parisien, fracturent l'espace urbain et contraignent des villes entières à subir les pollutions sans qu'aucune contrainte ne soit imposée quant à la limitation de la constructibilité ou la destination des constructions produites à proximité de ces infrastructures.

Les polluants sont présents aussi bien dans l'air extérieur que dans l'air intérieur<sup>5</sup>. Dans l'air intérieur, s'ajoutent des polluants spécifiques liés notamment aux activités et équipements de la maison : meubles, produits ménagers, peintures, chauffage bois/fioul... (Source AAPA). Les pollutions au plomb et à l'amiante dans des logements et établissements publics vétustes, notamment dans les lycées franciliens, sont un enjeu de santé public majeur. Les perturbateurs endocriniens et autres pollutions de l'air intérieur diffusés par les produits d'entretien et les matériaux d'aménagement dans les bâtiments dépendant de la Région doivent aussi être analysés et des mesures d'éradication ou de limitation massive doivent être prises.

Parmi les facteurs les plus émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants atmosphérique, le chauffage des logements, établissements publics ou des locaux tertiaires, est l'un des principaux défis auxquels les autorités doivent faire face. Le

---

<sup>5</sup> Composition des polluants atmosphériques nationaux issus du résidentiel : PM 2,5 (53%) ; PM 10 (32%) ; COV (27%) ; SO2 : (27%) ; NOx : 10%.

chauffage au bois dans une partie non négligeable du territoire régional pose des problèmes de pollution de l'air très importants. Dans ces zones, il doit être visé un plan d'aide massif vers des alternatives de chauffage moins émettrices de polluants atmosphériques et de GES : chauffage électrique, pompes à chaleur... Dans les zones les plus denses, le PPA IDF 2024 doit renforcer les interdictions de chauffage bois, mais aussi un plan de remplacement des systèmes de chauffage appuyé sur des aides plus importantes de la part de la Région.

**Le Pôle Écologiste propose donc que soit intégré dans le PPA IDF 2024 :**

- **Un principe d'interdiction d'urbaniser à proximité des axes routiers et autoroutiers, notamment autour du périphérique parisien ;**
- **La création d'une limite autour des installations industrielles, ne faisant pas l'objet de restrictions ICPE, à l'intérieur de laquelle il est impossible d'établir toute nouvelle construction de logement ou d'équipement recevant du public, ni d'installer des aires d'accueil des gens du voyage ;**
- **L'obligation d'articulation des grands plans stratégiques d'aménagement territorial avec les plans de santé environnementale ;**
- **Un plan de réduction des perturbateurs endocriniens et autres polluants atmosphériques dans les établissements recevant du public, particulièrement dans les établissements scolaires de la Région ;**
- **Un plan d'aide massif à la conversion du chauffage au bois vers des systèmes alternatifs moins émetteurs en GES et en particules atmosphériques.**

***d. Mener la révolution des transports franciliens pour réduire l'impact sanitaire.***

Le secteur des transports dans son ensemble représente aujourd'hui le tiers des émissions de la France (en hausse de 9% depuis 1990), dont 94% sont directement imputables au transport routier. Il y a, par conséquent, urgence à développer d'autres solutions d'optimisation de flux, tant en matière de transport de marchandises (alternatives au transport routier et amélioration des performances des chaînes logistiques en zone urbaine) qu'en matière de mobilité de personnes (modes actifs, co-voiturage et développement/amélioration du transport collectif).

Une étude de l'Institut de veille sanitaire a démontré l'impact néfaste de la pollution aux particules fines sur la santé<sup>6</sup>. Ces microparticules sont émises principalement par les véhicules roulant au diesel et sont à l'origine de 15% des asthmes chez l'enfant. Toutes les villes françaises ayant été analysées sont largement au-dessus du seuil de particules recommandé par l'OMS. La concentration des particules fines doit être davantage mesurée et étudiée.

Concernant les Zones Faible Émission prévues par la loi, l'interdiction de circulation pour les véhicules hors catégorie, Crit'Air 5 et 4 n'est pas effective, car les services de l'État, pas plus que ceux de la Métropole du Grand Paris (MGP), n'ont œuvré pour

<sup>6</sup> Composition des polluants atmosphériques nationaux issus du trafic routier : NOx (58%) ; PM 2,5 (18%) ; PM 10 (15%) ; COV (8%) ; SO2 (<5%).

octroyer les moyens de contrôle aux collectivités locales concernées. Il est impératif que ces dispositifs puissent voir réellement le jour, car ils sont des accélérateurs de mutation du parc automobile francilien et de réduction de la circulation en général. Il est également indispensable de respecter le calendrier annoncé pour tenir les objectifs sur la pollution de l'air. Toutefois, il est impératif de tout mettre en œuvre afin que ce dispositif ne se traduise pas par une mesure injuste pour les usager-es les plus dépendant-es de véhicules motorisés et n'ayant pas les moyens d'en changer. À cet égard, le respect de la LOM sur les flottes de véhicules des sociétés doit être tenu. Il est nécessaire de renforcer le contrôle et les sanctions pour non-respect de la loi en la matière. En effet, le verdissement des flottes automobiles des entreprises permettra d'avoir un vrai marché de véhicules d'occasion peu polluants et qui profitera aux classes moyennes et/ou défavorisées. Les foyers les plus modestes se tournent en effet souvent vers le marché d'occasion des véhicules de société.

De plus, le signal doit également venir de politiques industrielles et commerciales plus vertueuses. En effet, la pollution atmosphérique générée par la circulation motorisée n'est pas qu'issue des pots d'échappement (particules d'azote et particules fines) ; elle provient également des émissions hors échappement : pneus, freins, particules au sol remises dans l'air par frottement. Si la progression sur la motorisation est importante, avec des voitures neuves moins émettrices de GES et de particules, les gabarits et poids des véhicules sont plus imposants, ils deviennent de plus en plus lourds, annulant ainsi les gains de motorisation. Il est donc indispensable de tenir compte du poids des véhicules dans les politiques publiques, que ce soit en matière de stationnement ou d'aides à l'achat.

Par ailleurs, il est important de favoriser d'autres formes mutualisées de la voiture, notamment le covoiturage. Selon les chiffres des entreprises concessionnaires des autoroutes, l'autosolisme génère 85% des circulations en voiture en semaine et la voiture particulière est responsable de 51% des émissions totales de GES du secteur des transports. Pour renforcer l'attractivité du covoiturage, qui ne concerne à ce stade que 15% des automobilistes en moyenne, il nous semble utile de leur dédier, à l'échelle régionale, des files réservées sur les routes et autoroutes. Par exemple, en pérennisant les voies dédiées au covoiturage sur le périphérique parisien dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques, qui pourraient déjà constituer une amélioration substantielle, bien qu'insuffisante, des comportements automobilistes.

Mais, au-delà, nous en sommes convaincus, la clé réside dans un véritable choc de l'offre de transports en commun. Il est impératif que l'Etat contraigne les autorités organisatrices des transports et les régions qui pilotent ces politiques publiques à un retour effectif d'une offre équivalente à celle de 2019 est une nécessité urgente et la dynamique doit désormais se tourner vers une offre à 120% avant fin 2024 et dont le niveau permettra d'enclencher le cercle vertueux de l'offre.

En effet, l'augmentation des fréquences et le développement des transports (prolongements et meilleures dessertes) permettra un accroissement sensible de la fréquentation grâce à la hausse des fréquences et de la ponctualité, c'est-à-dire un report modal effectif, mais aussi une augmentation des recettes, comme cela a pu être

constaté au moment de l'instauration du Passe à tarif unique, pour financer l'amélioration de l'offre elle-même.

Cette amélioration de l'offre doit s'accompagner d'une intensification de l'intermodalité et de la multiplication des infrastructures permettant le report modal de la voiture vers les mobilités actives et durables. Les gares ont un rôle central comme plateformes multimodales, il est important que l'État impose un plan d'accessibilité à ces pôles multimodaux grâce aux infrastructures cyclables (pistes et stationnements sécurisés) et des aménagements favorables à la marche à pied.

En adoptant des politiques favorisant à la fois le développement de l'offre de transports et une modération tarifaire pour les usagers, les régions peuvent garantir un accès équitable à tous leurs résidents, contribuant ainsi à réduire les inégalités sociales et à favoriser une mobilité plus verte. Une telle stratégie exige des investissements judicieux excluant l'expansion urbaine (Ligne 17 et ligne 18, Grands projets inutiles imposés...), une planification à long terme et un engagement envers l'équité et la durabilité.

Par ailleurs, afin de lutter contre la pollution de l'air à l'intérieur des transports en commun eux-mêmes, notamment dans les stations de métro et RER, il est impératif que soit inscrite dans le PPA une obligation de contrôle de la qualité de l'air dans les transports, et qu'elle puisse déboucher sur une stratégie de renouvellement soutenue du matériel roulant fortement émetteur (freinage notamment) et la mise en place de filtres de l'air dans les souterrains.

Toutes ces politiques incitatives auront pour effet un apaisement de l'espace urbain aujourd'hui totalement engorgé et pollué par la voiture individuelle. Cet apaisement peut d'ores et déjà être renforcé par des dispositifs de restriction de l'accès aux véhicules motorisés dans certaines rues ou quartiers. Nous préconisons que l'ensemble des abords des établissements scolaires soient prioritairement piétonnisés pour la sécurité sanitaire et physique des élèves (cf les rues aux écoles). Les mesures faites à proximité des écoles ainsi piétonnisées ont montré d'excellents résultats en matière de réduction de la pollution de l'air. Le PPA IDF 2024 pourrait utilement inciter à la mise en œuvre d'un dispositif de soutien, initié par la Région, à destination de toutes les collectivités qui souhaitent s'inscrire dans cette démarche.

**Le Pôle Écologiste propose donc que soit intégré dans le PPA IDF 2024 :**

- **L'accompagnement et le renforcement de la ZFE-Mobilités du Grand Paris, la mise en place de moyens de contrôle pour son effectivité, dans le cadre d'une politique renforcée d'aides aux ménages et aux entreprises pour la mutation du parc automobile ;**
- **Le contrôle du respect de la loi LOM sur le verdissement des flottes de véhicules ;**

- L'obligation de contrôle de la qualité de l'air dans les souterrains des métros et des RER, de mise en place de filtres de l'air et d'intensification du renouvellement du matériel roulant pour améliorer la qualité de l'air intérieur ;
- L'interdiction immédiate de l'épandage de produits toxiques dans l'entretien des voiries et voies ferrées ;
- L'objectif de réduction des émissions polluantes dans les zones aéroportuaires et le renforcement du contrôle des émissions dans les villes proches de ces zones ;
- L'intégration d'un critère poids dans les aides au changement de véhicules et dans le classement Crit'Air, augmentation du prix du stationnement pour les véhicules de plus de 1,5 tonnes ;
- Une politique globale visant au report modal vers les transports en commun et les modes actifs : infrastructures vélo, tarification des transports plus attractive, multimodalité facilitée notamment dans les gares, augmentation de l'offre en développement des transports et de leur fiabilité, moratoire sur toute nouvelle route ou élargissement, politique de stationnement incitative...
- La mise en place de voies réservées sur toutes les routes et autoroutes où cela est possible, sans élargissement, en lien avec les collectivités et intercommunalités, pour agir concrètement à la réduction du trafic routier des voitures particulières ;
- La pérennisation dès septembre 2024, des "voies olympiques" en voies de bus, taxis et co-voiturage (une partie de l'A1, une partie de l'A13 et les deux tiers par le nord du boulevard périphérique entre les portes de Sèvres et de Bercy) ;
- La transformation de toutes les autoroutes franciliennes intérieures à l'A86 en boulevards urbains à la vitesse limitée à 50km/h ;
- La piétonnisation des abords des écoles, collèges et lycées.

À travers cette contribution, le Pôle Écologiste a souhaité verser à la concertation publique des solutions concrètes et à la portée de l'État comme des collectivités territoriales pour une lutte efficace contre la pollution atmosphérique. Hélas, ce Plan de protection de l'Atmosphère 2024 proposé manque d'ambition. Il n'est pas à la hauteur des enjeux sanitaires pour les Francilien·nes. **Le Pôle écologiste émet donc un avis défavorable sur ce plan : s'il pose les bons constats et le bon diagnostic, il est totalement insuffisant en matière de plan d'actions.**