



Les Amis de la Terre Paris

Paris le 23 janvier 2007

Les Amis de la Terre Paris

95 rue des grands champs 75020 Paris – Tel : 01 43 56 93 18

paris@amisdelaterre.org - www.amisdelaterre.org

Association agréée auprès du ministère de l'écologie et du développement durable

Représentée par son président en exercice, Monsieur Claude Bascompte

A Monsieur le président du tribunal administratif de Paris

7, rue Jouy, 75004 Paris

Recours ref. 0617480/7

L'association « Les Amis de la Terre Paris » a déposé au tribunal administratif un recours pour excès de pouvoir le mardi 21 novembre 2006, dossier référencé : 0617480/7, contre l'arrêté interpréfectoral N ° 2006 - 1117 portant approbation du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région d'Ile-de-France (PPA IDF), signé le 4 juillet 2006.

Le présent document est un mémoire complémentaire à cette requête.

L'association « Les Amis de la Terre Paris » privilégie dans ses modes d'action la concertation et les démarches constructives en lien avec les pouvoirs publics ; elle regrette que ses propositions n'aient pas été entendues lors des différentes phases de concertation et que sa demande de recours gracieux n'ait reçu de réponse qu'après le dépôt de son premier recours contentieux.

Toutefois, persuadée de la nécessité pour la région Ile-de-France de bénéficier d'un Plan de Prévention de la Pollution adapté à l'enjeu de santé publique que représente la mauvaise qualité persistante de l'air que nous respirons, convaincue de l'urgence d'agir efficacement, et considérant que l'on a déjà perdu deux précieuses années avec ce plan insuffisant, demande au tribunal de bien vouloir :

annuler l'arrêté interpréfectoral N ° 2006 - 1117 portant approbation du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région d'Ile-de-France en raison de l'insuffisance manifeste de son analyse et de ses propositions.

demander au préfet de la région Ile-de-France de produire sans tarder, en raison de l'urgence à agir pour enrayer la pollution, des propositions et un programme d'action permettant d'atteindre les objectifs de qualité fixés par la réglementation.

La recevabilité du recours a été démontrée dans le mémoire présenté lors du dépôt de la requête.

Démonstration de l'illégalité du PPA IDF

1 Introduction.....	3
Un scénario d'évolution de la pollution manifestement irréaliste	4
1.1 Le dioxyde d'azote.....	5
1.2 L'indice global ATMO.....	6
1.3 L'Ozone (O3).....	7
1.4 Conclusions sur le scénario de travail du PPA Ile de France.....	8
2 Une analyse sous-évaluée des sources de pollution	9
2.1 Une lacune générale dans la partie « analyse des sources », constitutive d'une illégalité de forme.....	10
2.2 La pollution par l'ozone n'est pas considérée comme un objectif du PPA.....	10
2.3 Insuffisance de l'étude d'évolution du trafic routier et sous-évaluation de la pollution par le dioxyde d'azote en résultant.....	11
2.4 Insuffisance de la prise en compte de la pollution issue du trafic aérien.....	12
2.5 Insuffisance de la prise en compte des logements, bureaux et activités tertiaires.....	12
2.6 Le phénomène du réchauffement climatique est ignoré.....	12
2.7 Des mesures de pollution 2005 et 2006 qui confirment notre analyse.....	13
2.8 Conclusions sur l'analyse sous-évaluée de l'évolution des sources de pollution.....	13
3 Un programme d'actions hors de proportion avec les objectifs de résultat fixés.....	14
4 Conclusion.....	16

1 Introduction

La pollution en Ile de France concerne la santé de 10 millions d'habitants.

Le plan de protection de l'atmosphère de la région Ile de France (PPA IDF) est pris en application du décret no 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites.

Le but qui lui est assigné est de créer les conditions nécessaires pour atteindre en 2010 des niveaux de concentration dans l'air inférieurs aux seuils de qualité minimale fixés par le décret précité pour les différents polluants émis par les activités humaines en Ile-de-France.

Un tel objectif, dans les meilleurs délais, est le minimum dont doivent bénéficier les habitants de l'Ile de France. La constitution, dans sa charte de l'environnement, précise en effet que « chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé », et le code de l'environnement, dans son article L220-1, fait état du « du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. »

En vertu du décret n° 2001-449 du 25 mai 2001, les objectifs assignés aux PPA sont les suivants :

1. Rassembler les informations nécessaires à l'établissement du PPA
2. Fixer les objectifs à atteindre
3. Enumérer les principales mesures préventives et correctives pouvant être prises en vue de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, d'utiliser l'énergie de manière rationnelle et d'atteindre les objectifs fixés par le plan.

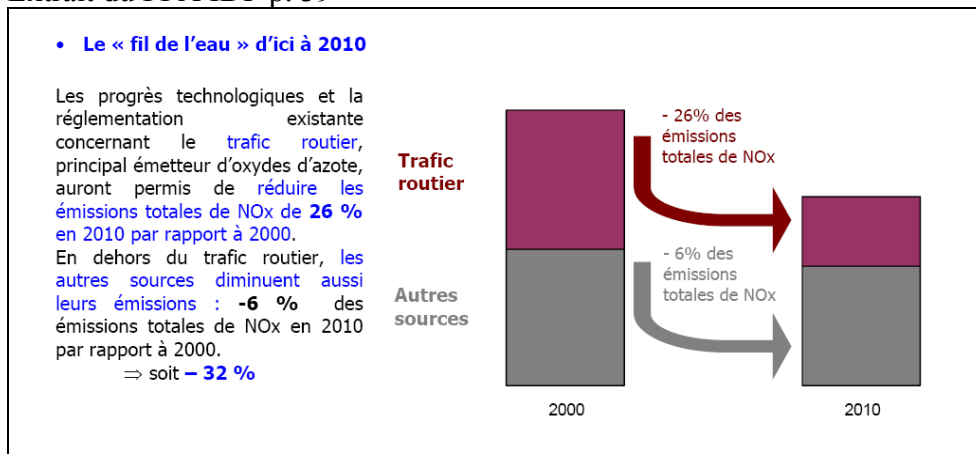
Or, les omissions relevées et les estimations irréalistes dans les parties 1 et 2 du PPA IDF caractérisent par leur ampleur une erreur manifeste d'appréciation de la part du préfet.

Ensuite, la partie 3 (programme d'actions destiné à réduire les pollutions prévu par le PPA d'Ile de France), est totalement hors de proportions par rapport à ce qu'il faudrait pour atteindre les objectifs assignés par la réglementation au PPA, à savoir faire descendre d'ici 2010 les concentrations des divers polluants dangereux pour la santé en dessous des valeurs fixées comme objectif de qualité minimal, ce qui est deuxième erreur manifeste d'appréciation de la part du préfet.

Un scénario d'évolution de la pollution manifestement irréaliste

Le PPA d'Ile de France repose sur une analyse dont le titre est « UNE TENDANCE GLOBALE A L'AMELIORATION, MALGRE UN ETAT DES LIEUX CONTRASTE », et qui comprend un scénario prévoyant « une baisse de 32% des émissions de NO₂ de 2000 à 2010 », ce qui sert de justification à un programme d'action très limité.

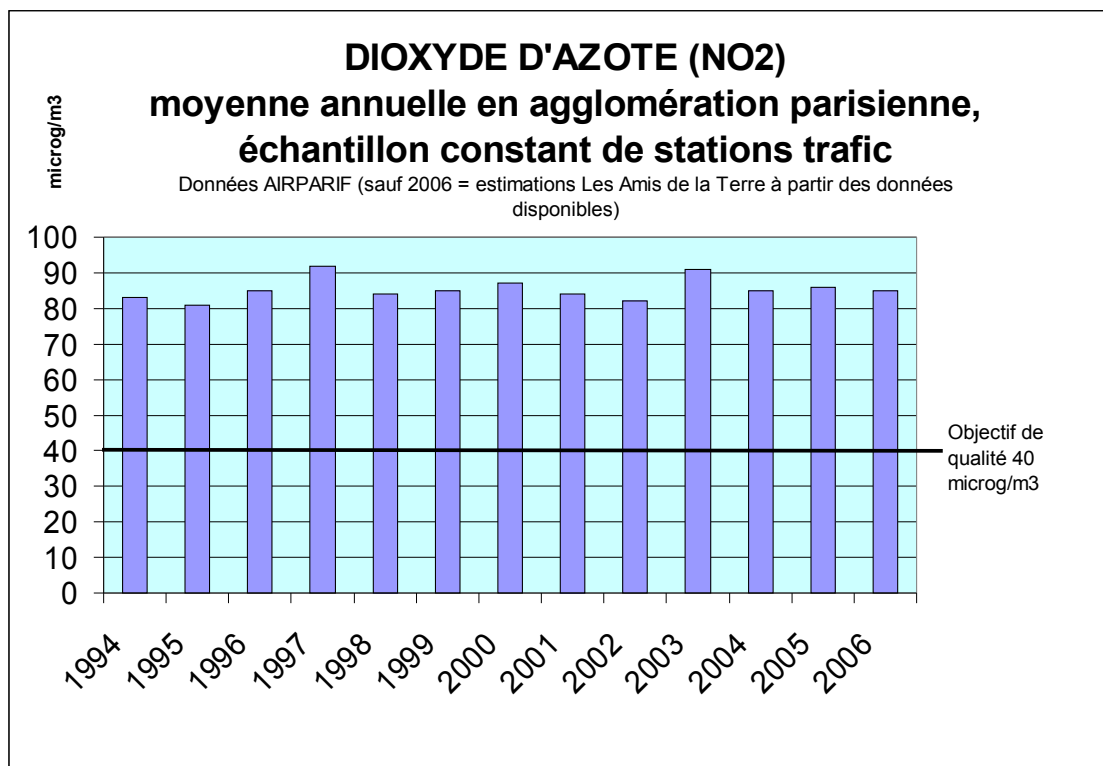
Extrait du PPA IDF p. 39



Voilà donc le scénario sur lequel repose, à la suite de l'analyse, le plan d'action du PPA : une baisse « spontanée » de 32% des émissions de NO_x entre 2000 et 2010. La pollution aux oxydes d'azote baisse grâce aux seules évolutions techniques, pour les auteurs il n'est donc pas utile d'engager d'importantes mesures de réduction.

Si ce scénario était réaliste, la baisse de la pollution devrait déjà fin 2006 se faire sentir significativement. Voilà ci-après les mesures de pollution portées à la connaissance du public jusqu'en 2006 :

1.1 Le dioxyde d'azote



Ce graphique montre la concentration en NO₂ mesurée sur les « stations trafic », c'est-à-dire celles qui se trouvent à proximité des voies de circulation (rue Bonaparte, Champs Elysées, place Victor Basch, quai des Célestins...), donc là où circulent aussi les piétons et à proximité des habitations. Le trait noir montre l'objectif de qualité en dessous duquel le PPA IDF doit conduire en 2010. Ces données sont disponibles sur le site internet d'AIRPARIF.

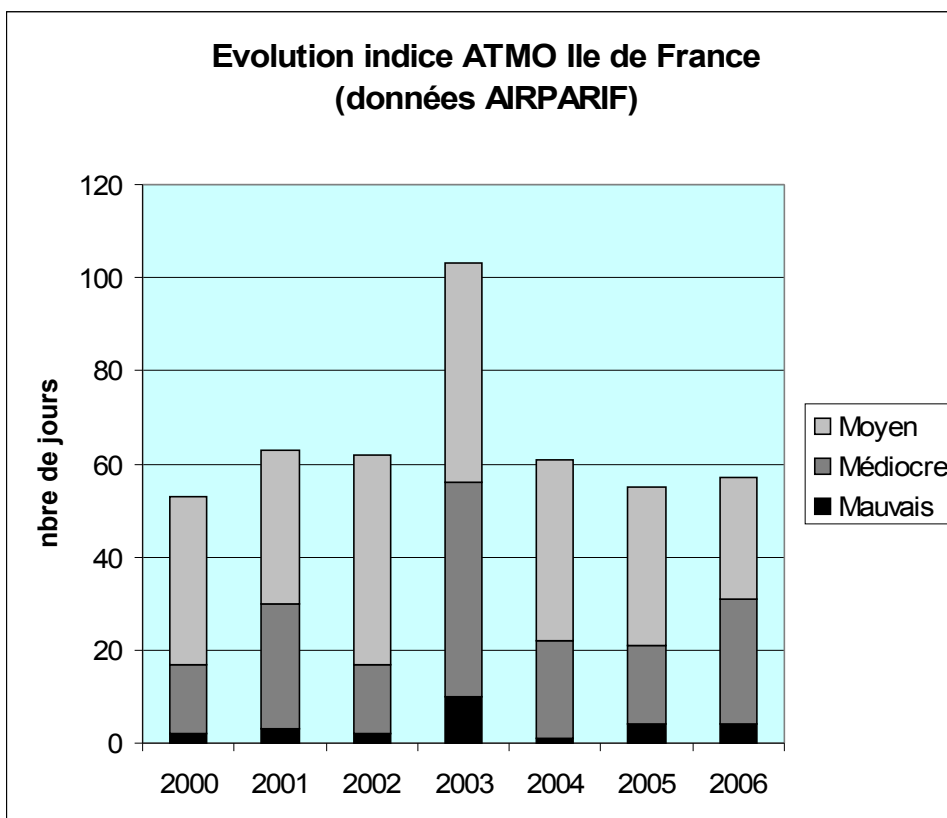
On constate dans ce graphique que le niveau de pollution est durablement installé au dessus de 80microgrammes/m³, **soit plus du double de l'objectif minimal de qualité fixé par la réglementation, et que la baisse significative que nous devrions d'ores et déjà constater ne se retrouve pas à proximité des voies de circulation, qui sont le milieu de vie d'une grande partie des franciliens. En effet, les mesures constatées depuis 2000, ne nous placent pas sur une trajectoire de -32% pour 2010.**

1.2 L'indice global ATMO

Les signes de dégradation de l'état de l'air en Ile-de-France ne concernent pas que les oxydes d'azote.

L'indice ATMO est un indice synthétique calculé à partir de la concentration dans l'air ambiant de quatre polluants, surveillés en continu par l'ensemble des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA): le NO₂, le SO₂, les particules fines (PM₁₀), l'O₃ (ozone d'origine photochimique). Il a été institué par la réglementation dans le cadre de l'obligation de communiquer au public des informations simples et synthétiques sur la pollution de l'air.

Cet indicateur devrait être prioritairement utilisé pour l'information du grand public, dans la mesure où il n'utilise pas de références scientifiques et chimiques, mais classe l'air de chaque jour en différentes catégories, de très bon à mauvais.

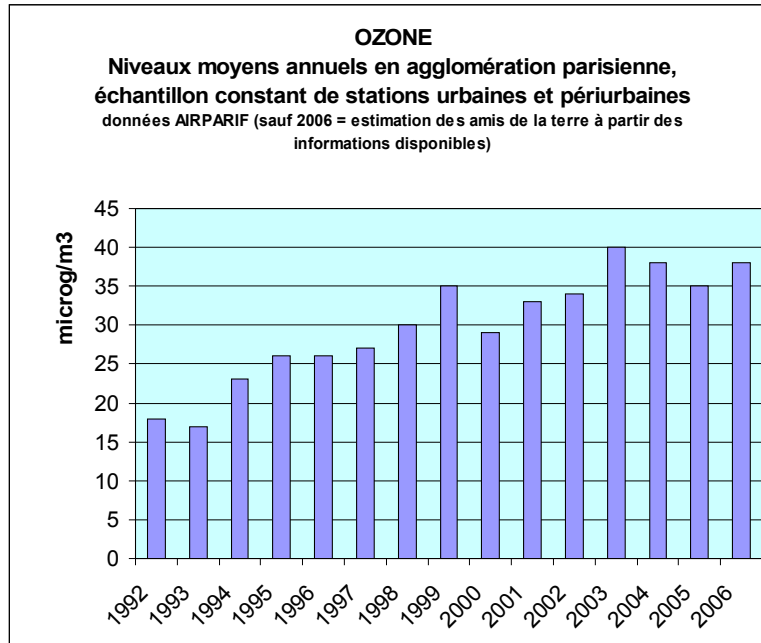


Que constater sur ce graphique ?

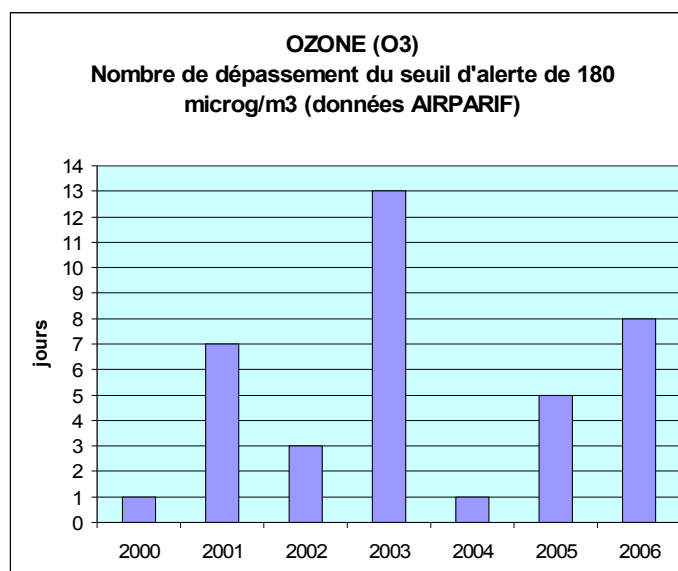
- Que statistiquement, avec des variations importantes d'une année sur l'autre, le nombre de jours mauvais ou médiocres tend à augmenter.
- Que les variations importantes sont causées par des pics de pollution lors des épisodes de chaleur. Or, en raison du changement climatique en cours, ces épisodes risquent fort de se multiplier. Le rapport « facteur 4 », commandé par l'Etat à l'économiste Christian de Boissieux, et approuvé par le Gouvernement en octobre 2006, le confirme.

1.3 L'Ozone (O3)

L'ozone est un polluant qui a un statut un peu particulier dans la mesure où il résulte principalement de la décomposition des autres polluants sous l'effet des rayonnements ultraviolets, ce qui explique les pics de pollution lors des épisodes de fortes chaleurs. Il est à la fois un polluant dangereux pour la santé et un révélateur de la présence d'autres polluants. C'est la raison pour laquelle il est utilisé comme indicateur pour caractériser les situations de crise.



Ce graphique montre que la teneur moyenne en ozone n'a cessé d'augmenter et se situe à un niveau très élevé. Il n'existe pas d'objectif réglementaire de qualité en moyenne annuelle pour l'ozone, la nocivité de celui-ci se mesurant à la fréquence des pics dépassant les 180 microg/m³ (graphique suivant).



Ce graphique montre que le nombre de « situations de crise » (dépassement du seuil de 180 microg/m³ au-delà duquel la population est informée des précautions à prendre pour se protéger), tend statistiquement à augmenter. Il est lié à l'augmentation de la concentration en polluants primaires et à la répétition d'épisodes de chaleur en conséquence du réchauffement climatique (phénomène ignoré de l'analyse du PPA IDF).

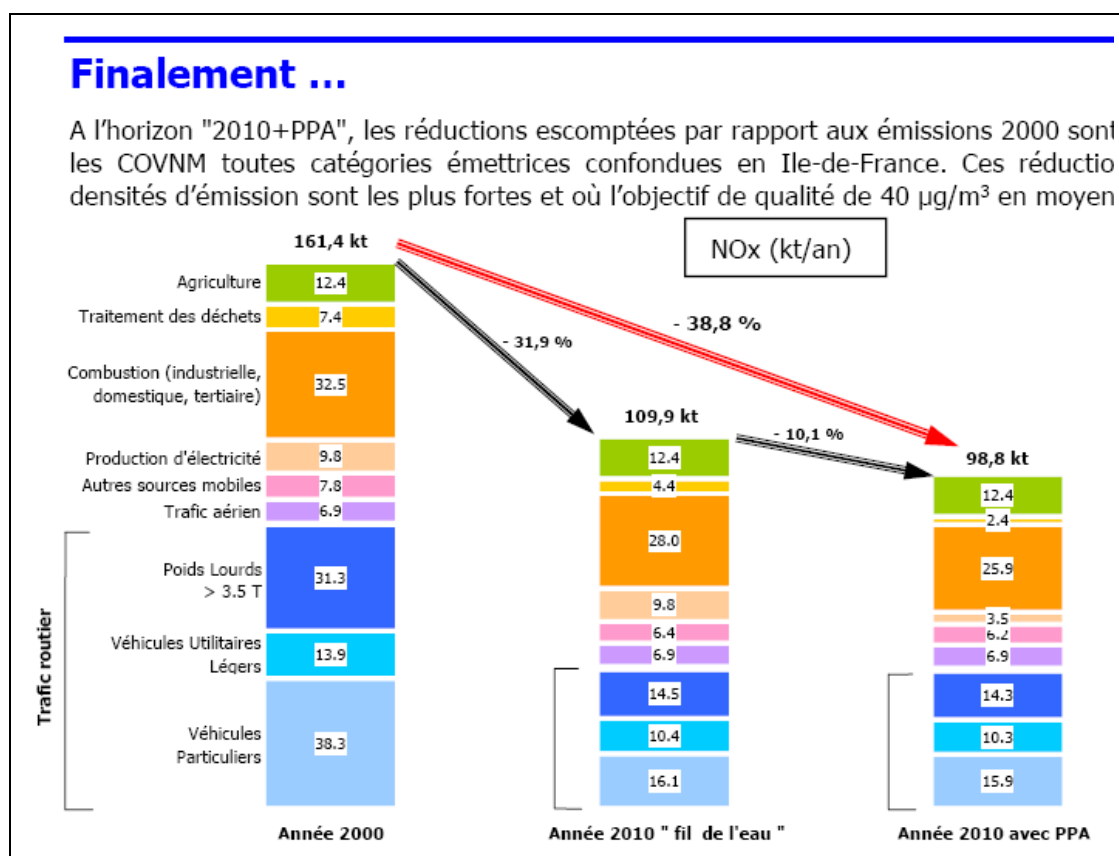
1.4 Conclusions sur le scénario de travail du PPA Ile de France

Les graphiques ci-dessus montrent que le préfet de la région Ile-de-France, en basant son arrêté sur « une tendance globale à l'amélioration », et « une baisse au fil de l'eau de 32 % des émissions de NOx », commet une erreur manifeste d'appréciation : loin de diminuer, comme le prévoit le PPA, la pollution est pour le NO2 et l'ozone stabilisée à un niveau inacceptable ou tend à augmenter à nouveau. Quand à l'indice ATMO, qui à lui seul devrait être suffisant pour caractériser l'évolution de la situation générale, il se dégrade.

2 Une analyse sous-évaluée des sources de pollution

Le scénario et les prévisions du PPA IDF sont démentis par toutes les mesures récentes simplement parce que l'étude des sources de pollution figurant dans le PPA, demandée par l'article 3 du décret n° 2001-449 du 25 mai 2001 relatif aux plans de protection de l'atmosphère, est manifestement insuffisante, erronée et sous-évaluée.

On trouve notamment à la page 157 du PPA le graphique qui montre les évolutions d'émissions d'oxydes d'azote par secteur d'activité telles qu'elles sont envisagées par le PPA, d'abord colonne 2 sans le plan d'action du PPA (la baisse de 32% inhérente aux évolutions techniques dite « fil de l'eau » sans que la validité de ces hypothèses soit réellement démontrée), et colonne 3 avec plan d'action du PPA lequel permet un gain supplémentaire de 10%.



On y constate par exemple que, de 2000 à 2010, la pollution issue du trafic routier doit baisser de plus de 50% (nous sommes en 2007 et elle n'a pas encore vraiment commencée), que la pollution issue des avions est supposée stable alors que Aéroport de Paris prévoit une poursuite de la croissance du trafic aérien de 5% par an.

Ces défauts, qui sont analysés plus en détail à la suite du document, sont dus à la fois à des erreurs manifestes d'appréciation sur certains sujets, et à des omissions qui constituent des illégalités au regard de ce qui est demandé par le décret instituant les PPA.

L'association porte également à la connaissance du tribunal qu'une demande avait déjà été faite par le commissaire enquêteur dans ce sens en 2005 :

« Les niveaux prévus des émissions, dans un scénario au fil de l'eau, en 2010 avec PPA, doivent être régulièrement réévalués en prenant en compte l'évolution réelle des divers trafics (routier et aérien) d'autant que les hypothèses retenues semblent optimistes, en particulier pour le trafic aérien dont les émissions sont considérées comme stable alors qu'ADP affiche

officiellement, dans la presse, une augmentation prévisible de 5% /an »
(extrait du rapport d'enquête, cité p.144 de l'annexe du PPA IDF)

Le préfet n'a pas tenu compte de cette demande lors de la signature de son arrêté en juillet 2006, alors même qu'il bénéficiait des résultats des mesures 2005 et 2006 qui confirment cette analyse.

2.1 Une lacune générale dans la partie « analyse des sources », constitutive d'une illégalité de forme.

Le décret n° 2001-449 du 25 mai 2001 *relatif aux plans de protection de l'atmosphère et aux mesures pouvant être mises en œuvre pour réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique* prévoit dans son article 3 que :

Les plans de protection de l'atmosphère comprennent les documents et informations suivants : (...)

6° Des informations concernant les mesures ou projets visant à réduire la pollution atmosphérique élaborés antérieurement à l'adoption du plan de protection de l'atmosphère (...)

7° Des informations sur les projets d'aménagement, d'infrastructures ou d'installations pouvant avoir une incidence significative sur la qualité de l'air.

Or, si le PPA IDF traite la partie 6 dans son (annexe E p. 164), la partie 7 n'est pas traitée et le PPA ignore en particulier les projets susceptibles de *dégrader* la qualité de l'air, ce qui est une des causes de ses erreurs de prévisions.

Par exemple, il ne mentionne pas les nombreux projets routiers et autoroutiers prévus en Ile de France, alors même que le Gouvernement entend poursuivre leur construction au même rythme que lors des 10 années précédentes (voir le porté à connaissance des projets routiers fourni par le préfet IDF à la région en 2006 dans le cadre de la révision du Schéma Directeur de la Région IDF). Ces projets routiers, dont l'objet est de répondre à une demande croissante de trafic, tant de transit sur les axes européens qu'intérieur à la région, entraîneront une augmentation de la circulation et donc de la pollution. Il ne mentionne pas non plus les projets de développement des aéroports parisiens qui souhaitent augmenter le trafic aérien. Il n'analyse pas plus tous les projets immobiliers de bureau, de résidence et d'activité qui généreront nécessairement des émissions, le développement des transports de marchandises par route.

Il convient donc de considérer que cette partie 7 n'est pas traitée dans le PPA IDF, ce qui constitue une illégalité de forme, et une des causes des erreurs d'estimation.

2.2 La pollution par l'ozone n'est pas considérée comme un objectif du PPA

« L'importance des facteurs météorologiques, et le fait que l'ozone présent en Ile-de-France provienne à hauteur des 2/3 de l'extérieur de la région, font qu'il est difficile d'estimer précisément aujourd'hui ce que seront les pics de pollution à l'ozone en 2010. »
(p. 31 du PPA).

Cette phrase justifie dans le PPA que la réduction de la pollution par l'ozone n'est pas considérée comme un objectif à atteindre, et n'est pas prise en compte dans le plan d'actions, comme un aveu d'impuissance.

S'il n'est pas possible, effectivement, d'estimer « précisément » aujourd'hui ce que seront les pics de pollution à l'ozone en 2010, il est parfaitement crédible et réaliste de prévoir que les pics de pollution seront de plus en plus nombreux (voir graphiques p. 5 et 6 de ce document).

Des objectifs auraient du être fixés au moins en nombre limites annuels de dépassement des seuils d'information et d'alerte, d'autant que ces pics sont liés principalement aux émissions locales, et peuvent être maîtrisés par des mesures appropriées. Le dispositif prévu par le PPA est totalement inapproprié. Il prévoit des mesures insuffisantes et qui de toutes façons interviennent

trop tard, quand les seuils sont déjà dépassés, alors que les phénomènes météorologiques qui entraînent les pics de pollution sont aujourd'hui parfaitement prévisibles.

En considérant la pollution par l'ozone comme une fatalité, en ne fixant pas d'objectif à atteindre et en ne prévoyant pas de mesure de limitation des pics d'ozone dans programme d'actions, le préfet de région Ile-de-France commet une erreur manifeste d'appréciation, compte tenu de la nocivité de ce polluant et de sa tendance à augmenter.

2.3 Insuffisance de l'étude d'évolution du trafic routier et sous-évaluation de la pollution par le dioxyde d'azote en résultant

La pollution liée au trafic routier la principale source d'émission de NO₂. Le scénario détaillé de la page 157 du PPA prévoit une baisse « au fil de l'eau » de cette pollution de 51% de 2000 à 2010, et de 52% avec le plan d'action du PPA, permettant ainsi d'obtenir « sans effort » une baisse globale des NOX de 32%.

Cet optimisme est irréaliste et l'analyse sur lequel il repose ne tient pas compte de divers facteurs non traités dans le PPA : les sources de pollution par le trafic routier ne vont pas diminuer significativement en Ile-de-France, pour plusieurs raisons :

- La poursuite des projets routiers : le porté à connaissance fourni en 2006 par le préfet de région IDF, auteur du présent arrêté, à la Région dans le cadre de la révision du Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF), est clair : la construction d'autoroutes et routes en IDF va se poursuivre à un rythme équivalent à celui qui a prévalu ces dernières années, pour répondre à une demande d'augmentation de trafic, tant de desserte locale que de transit par l'Ile de France sur le trafic international. **Ceci n'est ni mentionné ni analysé dans le PPA IDF.**

- L'arrêté s'appuie sur des hypothèses contestables de baisse de la pollution attendue par les progrès technologiques sur les véhicules neufs. L'amélioration des performances techniques ne se s'est jamais traduite par des baisses sensibles des émissions polluantes en raison de l'augmentation d'une part du parc automobile et d'autre part de la puissance et du poids croissant des véhicules neufs. En effet, en l'absence de fiscalité dissuasive ou incitative, et d'une offre croissante de la part des constructeurs, les ventes de véhicules surpuissants augmentent régulièrement (4X4, grosses voitures, etc...). **Ceci n'est ni mentionné ni analysé dans le PPA IDF.**

- L'évolution du transport de marchandises par la voie routière, qui tend à poursuivre sa croissance, n'a pas été analysée de façon satisfaisante.

Conclusion sur la prise en compte des émissions du trafic routier dans le PPA IDF:

Nous n'avons pas beaucoup de chiffres officiels à produire en appui de cette analyse, mais c'était justement le rôle du PPA IDF de les étudier et de les présenter au public.

En tout état de cause l'hypothèse d'une baisse « au fil de l'eau » de plus de 50% des émissions de NO₂ de 2000 à 2010, est totalement irréaliste. Lorsque le préfet a signé l'arrêté en juillet 2006, cette baisse n'avait pas vraiment commencée, et la pollution au NO₂ mesurée sur les stations « trafic » le long des voies de circulation est stabilisée à plus de deux fois l'objectif de qualité ; comment dans ces conditions affirmer que les émissions de NO₂ du trafic routier vont baisser d'environ 50% en 4 ans ? ceci est encore une erreur manifeste d'appréciation.

Cette erreur est d'autant plus grave que la pollution issue du trafic routier est la plus importante et celle sur laquelle le plan d'action du PPA pouvait envisager des mesures

efficaces à court et moyen terme ; or, l'hypothèse de baisse naturelle de 50% permet au préfet de s'affranchir de mesures sensibles dans ce domaine.

2.4 Insuffisance de la prise en compte de la pollution issue du trafic aérien

Le trafic aérien est également une source importante de pollution par le NO₂.

Le PPA affiche ces émissions comme « stabilisées ».

Or, l'augmentation régulière du trafic et les projets des aéroports de Paris dans ce sens ne sont pas pris en compte. Depuis 2000, le trafic aérien s'est développé de façon importante sans que les performances des avions aient évolué significativement, et une croissance de 5% par an du trafic aérien est généralement affichée pour les prochaines années.

A la pollution des avions et de l'activité aéroportuaire, il conviendra d'ajouter celle du trafic induit par la circulation routière associée.

Ce manque a été suffisamment relevé et bien analysée dans le rapport de la commission d'enquête pour qu'il soit nécessaire d'y apporter des précisions.

Le préfet de région Ile de France, en affirmant en juillet 2006 que l'évolution des émissions de NO₂ du trafic aérien entre 2000 et 2010 sont stabilisées, alors qu'une simple lecture des statistiques économiques montre plutôt une augmentation significative est une erreur manifeste d'appréciation.

2.5 Insuffisance de la prise en compte des logements, bureaux et activités tertiaires

L'augmentation du nombre de logements et de bureaux en Ile-de-France, résultant de l'augmentation de la population, de son évolution structurelle et du souci de davantage de confort, va se poursuivre à un rythme soutenu. Le projet de SDRIF indique une croissance de 60.000 logements par an pour atteindre 1,5 million de logements d'ici 2030, ainsi qu'une croissance de 500 000 m² de bureaux par an.

Cette évolution est souhaitable, mais va entraîner nécessairement une augmentation des émissions de polluants (chauffage, circulations). Ce volet est absent de l'analyse du PPA IDF. Ceci d'autant que la propension à l'étalement urbain constatée depuis le début des années 1990, très consommateur en énergie, est encore forte en dépit d'une prise de conscience des pouvoirs publics. **Ce volet est absent de l'analyse du PPA IDF, qui prévoit une baisse de 15 % des émissions dans le secteur tertiaire et industrie.**

2.6 Le phénomène du réchauffement climatique est ignoré

La lutte contre l'émission des gaz à effet de serre n'entre pas dans les objectifs du PPA, dans la mesure où ces gaz, notamment le CO₂, ne sont pas nuisibles pour la santé, bien que les sources soient souvent communes, et qu'en luttant contre la pollution de proximité, on lutte également contre l'effet de serre. Ce qui sous tend que la recherche de mesures globales n'en sera que plus efficace et cohérent.

En revanche, les graphiques produits dans le PPA montrent que les pics de pollutions sont dus à des événements climatiques de fortes chaleurs.

Toutes les études prospectives prouvent que le climat se réchauffe et que les événements climatiques exceptionnels seront de plus en plus fréquents. Cette thèse est aujourd'hui officielle : le rapport « facteur 4 » de l'économiste Christian de Boissieux commandé par le gouvernement a été approuvé par celui-ci en octobre 2006.

Le PPA IDF, à l'encontre de ces thèses, explique à plusieurs reprises que l'été 2003 est un cas exceptionnel qu'il ne faut pas prendre en compte dans la prospective, et ignore le problème, ce qui constitue une erreur manifeste d'appréciation.

Si l'on peut dire qu'en 2004, à la décharge du préfet, cette thèse n'était pas officielle et pouvait être mise en doute, ce n'était plus le cas en juillet 2006 au moment de la signature de l'arrêté, le rapport « facteur 4 » ayant déjà été débattu en Conseil des Ministres.

La situation de l'été 2006 vient confirmer que des évènements climatiques comme celui de l'été 2003 risquent de se reproduire plus souvent.

2.7 Des mesures de pollution 2005 et 2006 qui confirment notre analyse.

Au-delà de l'exercice d'évaluation des sources de pollution, la simple mesure de la pollution (voir les graphiques présentés en introduction) montrent que la pollution par le dioxyde d'azote et l'ozone, loin de « baisser naturellement », restent à un niveau inacceptable pour la santé publique, et tend même à augmenter ces dernières années.

L'augmentation de la pollution par le NO₂ et l'ozone ne doivent pas être considérée comme des éléments dont ne disposait pas la Préfecture.

Tout d'abord, cette augmentation était prévisible, si l'analyse des sources de pollution et de leur évolution avait été réalisée correctement. Ensuite, au moment de la signature de l'arrêté, en juillet 2006, ces tendances étaient parfaitement connues.

2.8 Conclusions sur l'analyse sous-évaluée de l'évolution des sources de pollution

En cumulant les erreurs et en refusant d'admettre la réalité des chiffres dont il disposait pourtant, le préfet a commis dans la partie « analyse et prévisions » de l'arrêté une erreur manifeste d'appréciation.

Cette erreur a été appréhendée par les citoyens dès 2005, comme l'a souligné l'enquête publique, qui reprend ceci dans les recommandations :

« Les niveaux prévus des émissions, dans un scénario au fil de l'eau, en 2010 avec PPA, doivent être régulièrement réévalués en prenant en compte l'évolution réelle des divers trafics (routier et aérien) d'autant que les hypothèses retenues semblent optimistes, en particulier pour le trafic aérien dont les émissions sont considérées comme stable alors qu'ADP affiche officiellement, dans la presse, une augmentation prévisible de 5% /an »

3 Un programme d'actions hors de proportion avec les objectifs de résultat fixés

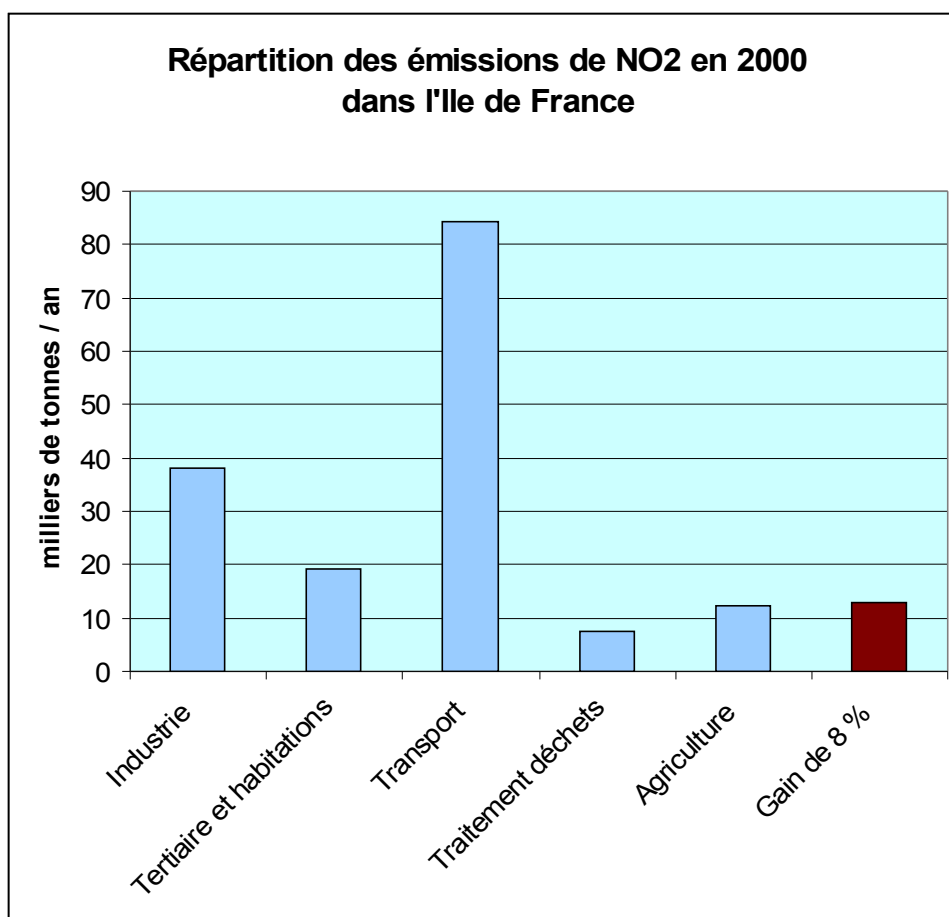
Nous sommes en 2007, et force est de constater que la « baisse naturelle » de 32 % de la pollution par le dioxyde d'azote n'aura pas lieu, et que la pollution par l'ozone et les particules fines continueront d'augmenter.

L'insuffisance du scénario du PPA est grave car son rôle est de justifier le programme d'action qui constitue le véritable objectif fixé par la loi au PPA.

Le PPA s'était ainsi fixé l'objectif d'un gain de seulement 8% sur les émissions de NOx de 2000 à 2010 pour développer son programme d'actions, alors que c'était manifestement plutôt 30 % environ de gain qu'il faudrait viser pour atteindre les objectifs de qualité minimaux pour le NO2.

Mais il convient également de considérer que le plan proposé par le PPA est aussi insuffisant pour gagner même les 8% prévus.

Le graphique suivant montre la répartition des sources de NO2 en Ile de France au regard des 8% de gain visés par le PPA.



Ce graphique montre notamment que, si les efforts peuvent porter sur les différentes sources, c'est essentiellement sur les transports que des gains significatifs peuvent être espérés rapidement.

Or, les 9 mesures proposées par le PPA sont certes toutes très intéressantes et nécessaires, mais souvent longues à mettre en œuvre, et de toute façon insuffisantes, même pour espérer gagner 8%, notamment sur les transports. En effet, seulement 4 mesures sur 9 concernent les transports et 3 d'entre elles portent sur des dispositions temporaires en cas de pic de pollution, elles sont donc largement insuffisantes pour abaisser les niveaux de pollution chronique.

Il n'est pas possible dans ce document de les analyser en détail, mais l'association « les amis de la terre invite le tribunal à les examiner au regard de la grille d'analyse suivante :

- certaines (mesures de restriction supplémentaire en cas de pic de pollution), ne sont que des mesures de gestion de crise, pas des mesures de fond susceptible de réduire vraiment la pollution chronique. De plus, elles sont très limitées.

- d'autres nécessitent une longue mise en œuvre. En particulier, la mesure 1 est certainement une des plus intéressantes ; mais les Plans de Déplacement d'Entreprises (PDE) sont longs à initier, demandent une longue concertation, et sont longs à appliquer. Peu de ceux initiés (la mesure existe depuis 1990) ont abouti. Ils sont certes rendu obligatoires pour quelques entreprises principales, mais ne sont qu'une obligation de moyens (s'engager dans l'étude), et pas de résultat pour l'entreprise. Il est peu probable que ces plans donnent des résultats significatifs d'ici 2010. Il en est de même pour toutes les obligations concernant les chaudières et remplacement d'équipements lourds. Ce sont des gros investissements et le renouvellement du Parc prendra longtemps.

- beaucoup reposent uniquement sur la bonne volonté des acteurs et sont parfois rédigées de façon vague, ce qui rend l'efficacité de ces dispositions peu probable ou incertaine, comme la mesure concernant les aéroports : réaliser des campagnes de contrôle, réaliser une étude, réaliser des fiches de sensibilisation pour les pilotes. Il y a bien sûr l'équipement d'un futur satellite et un futur terminal d'alimentations électriques d'appoint, mais dans combien de temps? et les autres terminaux? pendant ce temps, le trafic aérien augmente, de façon bien certaine, de 5% par an.

- certaines ont une valeur essentiellement symbolique, qui n'est pas à négliger, mais qui fournira peu de résultats : obligation de conserver les factures pendant 3 ans pour les grosses installations de chauffage, « intensification » du contrôle des 2 roues...

- certaines sont allusives : l'affichage du niveau de pollution des poids lourds, subordonné à l'adoption d'un règlement européen.

L'objet des « Amis de la Terre » n'est pas de critiquer ces mesures, qui doivent continuer à pouvoir s'appliquer, ou être précisées, ou promues.

Mais force est de constater que le programme d'actions prévu par le PPA IDF est sans ambition réelle de réduire significativement la pollution à l'échelle de quelques années, ce qui lui est pourtant demandé par la loi, ce qui constitue une illégalité manifeste.

Il est à ce titre intéressant d'analyser la façon dont la préfecture a élaboré ce plan d'actions :

L'arrêté indique p. 48 que le choix des actions du programme s'est appuyé sur des critères « *identifiés et validés* » qui sont les suivants :

- *permettre de respecter les limites réglementaires ;*
- *privilégier la dimension régionale, justifiée du fait des problématiques spécifiques à la région Ile-de-France, dans le choix des mesures ;*

- faire contribuer équitablement chaque émetteur ;
- choisir des mesures offrant un bon rapport coût / efficacité ;
- bâtir un scénario PPA économiquement acceptable ;
- privilégier l'exemplarité des mesures et leur nombre limité ;
- garantir dans le choix des mesures une possibilité de suivi régulier de leur mise en oeuvre ;
- veiller à ce que les actions permettent d'obtenir des résultats à l'horizon 2010.

Il convient de considérer que certains de ces critères sont illégaux au regard des dispositions du décret n° 2001-449 du 25 mai 2001 ; son article 2 prévoit en effet que les plans de protection de l'atmosphère « fixent les objectifs à atteindre et énumèrent les principales mesures préventives et correctives, d'application temporaire ou permanente, pouvant être prises en vue de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, d'utiliser l'énergie de manière rationnelle et d'atteindre les objectifs fixés par le plan. »

Si le plan ne doit ainsi proposer que « les principales mesures », et non être exhaustif, il convient que celles-ci soient sélectionnées en fonction de leur efficacité au regard des objectifs poursuivis (réduction de la pollution), et non au regard de leur « efficacité économique », de leur caractère « économiquement acceptable », leur « facilité de suivi » ou leur « exemplarité », surtout lorsqu'un objectif de santé publique est poursuivi.

L'application de ces critères illégaux a conduit à écarter toutes les mesures les plus susceptibles d'efficacité pour réduire les pollutions dans le délai imposé, pourtant préconisées par l'association « les amis de la terre » et d'autres associations, et explique largement la faiblesse de ce programme, qui ne peut manifestement pas prétendre réduire la pollution en dessous des valeurs limites fixées par la réglementation, ni dans le délai de 2010, ni sans doute hélas à moyen terme.

4 Conclusion

A l'appui des arguments développés dans ce mémoire, « Les Amis de la Terre Paris » demandent l'annulation de l'arrêté interpréfectoral N ° 2006 - 1117 portant approbation du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région d'Ile-de-France, pour qu'un nouveau plan d'action soit mis en œuvre à partir d'hypothèses fiables, actualisées et consolidées à la lumière des mesures constatées.

La situation est d'autant plus critique que les solutions pour limiter les pollutions sont malheureusement longues à mettre en œuvre et à produire leurs effets ; il est donc particulièrement urgent de les engager le plus rapidement possible, sinon les niveaux de qualité ne pourront être atteints et la santé publique ne pourra être garantie.