



# **Les Amis de la Terre Paris**

Version du 07-01-13

## **Contribution des Amis de la Terre de Paris à l'enquête publique sur la révision du Plan de Protection de l'atmosphère, éd. novembre 2012**

### **Révision du plan de protection de l'atmosphère: un PPA qui masque son inefficacité.**

Introduction :

Le Plan de protection de l'atmosphère révisé (PPA) tel qu'il nous est présenté dans cette enquête publique n'est conforme ni aux exigences de santé publique ni à celles de la directive européenne car il n'est toujours pas en capacité de répondre clairement aux objectifs formulés par cette dernière, à savoir un plan d'action qui se fixe des buts à atteindre dans un temps limité grâce à une liste d'actions cohérentes, efficaces, opératoires et formalisées. Ce cadre formalisé fait défaut pour de nombreuses mesures et notamment les mesures de restriction de circulation automobile.

Notre contribution présente nos remarques et propositions argumentées pour contribuer à l'élaboration d'un PPA renouvelé, à même de répondre et satisfaire au cadre de la réglementation actuelle en considération de l'urgence des enjeux de santé publique, de mobilité soutenable pour l'Ile de France, sans oublier l'urgence de mise en conformité à la réglementation européenne.

### **Remarques sur le bilan du premier PPA 2005-2010**

Le bilan du Plan de protection de l'atmosphère confirme explicitement que les résultats ne sont pas atteints puisque les dépassements des valeurs limites des polluants réglementés ont été constatés, comme le précise le PPA en consultation (pages 183 et 184). De plus comme l'illustrent les graphiques établis par Airparif et joints en annexe I, il n'y a pas eu d'évolution sensible des polluants (dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et particules fines (PM<sub>10</sub>)) durant l'exercice du plan précédent.

Le bilan des mesures mises en œuvre dans le plan 2005-2010 souligne l'absence d'une évaluation rigoureuse possible.

Alors que les dispositions réglementaires prévoyaient la réalisation de 150 plans de déplacements d'entreprises (PDE), 70 ont été réalisés. L'impact sur les pollutions et la qualité de l'air ne sont pas évalués. De plus, 53% des entreprises assujetties n'ont pas réalisé de plan, mais aucune disposition particulière ne semble avoir été mise en œuvre pour y remédier.

La méconnaissance du parc de chaudières ne permet pas de tirer de bilan précis.

La mesure visant la distribution de carburant n'a pas été mise en place du fait de l'application d'un nouveau contexte réglementaire.

Les mesures de restriction de circulation n'ont pas été mises en œuvre du fait de l'absence de cadre mais aussi par le fait que les seuils d'alerte sont trop laxistes pour activer les procédures de restriction de circulation. Cette absence de déclenchements conduit à l'absence de bilan.

Dans ce dispositif du premier PPA 2005-2010, l'incidence du renouvellement du parc de véhicules représentait déjà la part la plus importante de la réduction des polluants atmosphériques avec moins 32% de NO<sub>2</sub>. Aucun bilan sérieux, mesuré, argumenté de ce parti pris n'a été réalisé. **Ces hypothèses ne sont pas vérifiées.**

Le seul bilan chiffré qu'il est possible de faire du PPA 2005-2010 est celui du résultat de la qualité de l'air, dont le niveau de pollution se maintient à un niveau inacceptable, comme le montrent les graphiques en annexe.

La seule mesure mise en œuvre et ayant fait l'objet d'un bilan, concerne les émissions des incinérateurs qui sont de la responsabilité des collectivités territoriales. Toutefois, il convient de déplorer qu'elle ne porte que sur une part infime des émissions puisque ces sources représentent 1,5% des émissions franciliennes.

**Ce bilan inacceptable par son absence d'évaluation quantifiée des mesures est d'autant moins tolérable que les résultats ne sont pas atteints.**

### **Remarques liminaires sur la révision du PPA : dossier d'enquête de novembre 2012**

**Malgré un bilan défaillant et peu convaincant face aux enjeux de pollution et de santé publique, le nouveau Plan de protection de l'atmosphère reconduit les mesures, dont l'efficacité n'a été ni évaluée ni démontrée, tout en les renforçant.**

Pour compléter le dispositif antérieur et donner l'illusion d'un plan de lutte conséquent contre la pollution de l'air, de nouvelles mesures à l'impact limité ou anecdotique ont été rajoutées telles que la restriction de la combustion bois, le périmètre des études d'impact, l'urbanisme et les épandages.

L'ensemble des actions envisagées par la refonte du PPA s'inscrit dans une stratégie déclarée de complémentarité des actions de l'Etat et des collectivités locales, en référence notamment à la nature diffuse des émissions de polluants.

Il n'en reste pas moins que les émissions et concentrations des polluants réglementés tels que le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules fines (PM<sub>10</sub>) se trouvent à un niveau de concentration particulièrement élevé dans les rues et autour des principaux axes routiers, à la source des infractions à la réglementation européenne.

C'est pourquoi une des priorités doit porter de manière volontariste et efficace sur ces axes de circulation, avec des propositions mesurables et susceptibles d'atteindre les objectifs de la directive européenne de façon crédible. **Ces mesures attendues font toujours défaut dans le projet soumis à enquête publique.**

### **Des hypothèses controversées**

En effet, les réductions de pollutions du trafic sont majoritairement attendues par les évolutions technologiques du parc de véhicules et pour 10% par la mise en œuvre de mesures supplémentaires dans l'agglomération. Mais ces dernières font l'objet d'hypothèses sans conditions précises de mise en œuvre réglementaire.

De plus, l'évaluation réalisée par Airparif est construite sur des hypothèses de Trafic, de Parc de véhicules et de facteurs d'émissions des véhicules qui n'ont fait l'objet d'aucune analyse contradictoire. Cette étude conduit à un scénario très optimiste de **-49% des NO<sub>x</sub> pour le trafic routier** (p68 de l'évaluation d'Airparif) et **-53% des PM<sub>10</sub> pour le Trafic routier** (p70 de l'évaluation d'Airparif).

Compte tenu des partis pris conduisant aux réductions des émissions de polluants surprenantes (liées à l'évolution technologiques du parc de véhicules), parce qu'elles apparaissent démesurées au regard de l'historique et des résultats mesurés, les hypothèses envisagées devraient impérativement être confortées et « durcies » par des analyses alternatives à la méthode COPERT et aux projections de trafic.

**Le document rappelle que « l'objectif d'un PPA est d'assurer dans un délai qu'il se fixe, le respect des normes de qualité de l'air conformément à l'article L 221-1, du code de l'environnement.**

Or, il est particulièrement surprenant de constater que l'évaluation de ce plan réalisée par Airparif conclut que les objectifs ne seront pas respectés.

Airparif souligne que 70% du réseau parisien dépasse les valeurs limites de NO<sub>2</sub> en 2020 et 30% des axes parisiens dépassent les valeurs limites de PM<sub>10</sub>.

L'objectif de qualité de 10 µgr / m<sup>3</sup> est dépassé sur l'ensemble de l'Ile de France.

D'après l'étude d'Airparif et malgré les hypothèses « optimistes » de la DRIEE et de l'UE, la moitié du réseau routier parisien dépassera toujours les valeurs limites annuelles en 2020.

**Ceci plaide pour la mise en œuvre d'un PPA avec des mesures différenciées en trois zones, fonction des concentrations des territoires :**

**1-mesures PPA d'Ile de France**

**2-« mesures renforcées niv 1 » pour l'agglomération intra A86**

**3-« mesures renforcées niv 2» pour Paris incluant le périphérique.**

**Il est indispensable que ce projet soumis à enquête publique soit repris afin de proposer aux franciliens un dispositif qui respecte enfin les valeurs limites de pollution et les objectifs de qualité de l'air pour satisfaire aux enjeux de santé publique. Il n'est pas concevable que l'Etat propose un plan d'action non conforme à la réglementation.**

**Remarques sur les mesures réglementaires détaillées**

Mesure 1 : les PDE

Cette mesure portant sur les plans de déplacement d'entreprises (PDE et PDIE) qui est reconduite et renforcée n'est toujours pas suffisamment cadrée pour être réellement efficace et respectée par les assujettis. Elle devrait définir une série d'objectifs précis de report modal de la route vers les transports collectifs et circulations douces, précisant les résultats attendus de telles manières qu'ils soient mesurables et chiffrés et **enfin un régime de pénalités pour les assujettis ne respectant pas la démarche ou les objectifs.**

Dans cette démarche le PPA devrait fixer pour les PDE une obligation de réduction et une échéance de suppression du parc de véhicules automobiles berlines (VL) de fonction des entreprises, assorties de pénalités incitatives au changement en cas de non respect de cette disposition.

Nous rappelons que la pratique des véhicules de fonctions contribue inutilement à développer l'usage des véhicules individuels pour les déplacements domicile-travail et favorise l'allongement des durées de trajet de part la gratuité ou la réduction des frais de transport pris en charge par les entreprises. Or, malgré l'obligation de réaliser des PDE, la pratique des véhicules de fonction, dans les grandes entreprises visées, n'a fait que se renforcer au cours des dernières années.

## Mesure 7 : interdiction des épandages par pulvérisation

Tout d'abord, cette mesure d'interdiction doit s'appliquer sans dérogation pour les pulvérisations aériennes. De plus, en dehors des périodes ventées, ces mesures d'interdiction doivent aussi s'appliquer les jours où les niveaux de qualité de l'air sont moyens, médiocres et mauvais.

## Mesure 8 : définition des attendus à retrouver dans les documents d'urbanisme

Dans l'agglomération parisienne qui est déjà très largement urbanisée et densifiée, la mesure consistant à limiter l'urbanisation à proximité des grands axes n'aura qu'un impact très marginal.

L'étude menée par Airparif sur les établissements accueillant des publics sensibles situés à proximité des voies à grande circulation, conforte nos propositions. En effet, plus de la moitié des écoles maternelles et primaires des départements de la petite couronne se situe à moins de 250 mètres des voies à grande circulation. La situation à Paris est particulièrement préoccupante : l'étude montre que 70% des crèches situées à moins de 50 m de ces axes ne respectent pas les valeurs limites, de même que 57% des crèches situées entre 150 et 250 m.

Pour réduire l'exposition au risque de santé publique avéré de la population (déjà fortement implantée en bordure des grands axes), il est indispensable de réduire la circulation automobile, dans un premier temps en réservant une file exclusivement aux transports en communs et taxis sur ces grands axes (périphérique, autoroutes entrantes sur Paris).

De plus, les documents d'orientations et d'objectifs devraient, prioritairement à l'ouverture de nouvelles zones à urbaniser, favoriser la réhabilitation du bâti et des friches industrielles, et être basés sur un objectif de répartition équilibrée entre emplois, habitat et services dans l'agglomération afin de minimiser les déplacements.

La réduction de l'étalement urbain doit être un objectif de ces documents d'orientations. Enfin, ce plan doit décliner les objectifs nationaux de réhabilitation des bâtiments publics, sociaux et privés s'appliquant à l'Ile de France. Les programmes de rénovation thermique qui visent à améliorer la performance énergétique des bâtiments contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air.

Enfin, les pouvoirs publics doivent inciter les collectivités à ne pas construire d'établissements recevant du public (crèches, écoles, hôpitaux, maisons de retraite, etc...) en fixant un cadre de classement à affecter à ces zones dans les PLU.

## **Mesures réglementaires en cas de pic de pollutions**

### Mesure 11 : Mesures d'urgence en cas d'alerte

Le projet de PPA prévoit une série de mesures en cas d'anticipations de dépassement du seuil d'alerte pour divers polluants. Ces mesures soulèvent plusieurs questions.

En premier lieu, de telles mesures d'urgence existent déjà, mais se sont révélées être inopérantes puisque depuis leur instauration en 2007 elles n'ont pas été appliquées en raison de seuils trop élevés aussi bien pour les dioxydes d'azote (NO<sub>2</sub>) que pour les particules fines (PM 10).

Certes les seuils pour les PM 10 ont été abaissés en octobre 2010 (passant de 125 à 80  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour l'alerte) alors que la valeur limite est fixée à 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , mais une incertitude réelle subsiste sur la façon dont l'abaissement des seuils impactera l'application concrète des procédures.

Sur ce sujet nous demandons un dispositif vraiment opératoire. Le nouveau dispositif doit permettre sans ambiguïté des anticipations à 24h00 voire plus, condition indispensable d'une application vraiment effective et opérationnelle des mesures d'urgence. Par ailleurs, compte-tenu des niveaux de pollution existants, cette modélisation de l'anticipation doit déboucher sur un accroissement réel et sensible des dépassements et du déclenchement des mesures d'urgences.

Par ailleurs, dès lors que ces mesures devront être appliquées aux jours suivant les anticipations il conviendra d'assurer un contrôle strict. Or le document est muet sur les moyens concrets de mise en œuvre.

Le plan doit identifier les responsabilités et notamment à qui incombe cette mission et les moyens mis à disposition lors des journées en seuil d'alerte.

- Par ailleurs, le dispositif de communication (radio / SMS / e-mail / TV, etc ...) à activer dans ces phases d'information et d'alerte, à destination des usagers pour qu'ils puissent effectivement être informés des restrictions auxquelles ils sont soumis et des alternatives disponibles (moyens de transport) doivent être identifiées.

- De plus, les pénalités et sanctions associées à d'éventuels non respects des mesures d'urgence doivent être précisées.

Enfin, s'agissant des seuils en eux-mêmes, il existe un écart sensible entre le calcul des dépassements au niveau réglementaire (les 35 j de dépassement des 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) et le seuil d'alerte fixé à 80  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour les particules fines. Cela pose un problème dans la mesure où en cas de déclenchement de la procédure d'alerte, la mise en place des mesures d'urgence ne permettra pas nécessairement de redescendre en dessous des seuils de 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  prévus par la Directive et sa transcription dans la réglementation française, ce qui entraînera toujours un risque important d'infraction à la législation, et en conséquence pour la santé publique.

Or nous rappelons que l'objectif d'un PPA est avant tout de préserver la santé publique puis de satisfaire au respect de la réglementation européenne en prenant des mesures correctives efficace et urgentes.

**C'est pourquoi, il est indispensable de réduire la circulation lors des pics de pollution :**  
**-niveau d'alerte PM10 : interdiction de circulation de tous les véhicules diesels VL dans l'agglomération, extension à toute la zone de couverture de PPA si le dépassement persiste.**

**-niveau d'alerte NO2 : interdiction de circulation de tous les véhicules VL diésel et essence alternativement pair/impair dans l'agglomération, si le pic de pollution persiste interdiction de circulation de tous les véhicules VL dans toute la zone de couverture du PPA.**

Enfin, nous demandons que cette mesure prévoie de mettre en place un bilan annuel de son efficacité. Ce bilan devra constater si les seuils d'urgence prévus par le nouveau PPA sont suffisants pour éviter un tel scénario. Dans le cas contraire, de nouvelles mesures complémentaires, telles que la baisse de ces seuils, devront être adoptées afin de réduire drastiquement le nombre de jours en infraction à moins de 35 sur une année.

Nous insistons sur un point : faute de procédures d'anticipation efficaces, les mesures prévues s'apparenteraient à des mesures d'affichage sans portée concrète et ne répondraient en aucun cas au but recherché.

## **Objectifs et recommandations**

### Mesure supplémentaire permettant d'accroître de 10% la réduction des émissions liées au trafic routier

Un objectif de réduction de 10% des émissions dues au trafic routier par rapport à un scénario au fil de l'eau ne nous apparaît pas être une approche très efficace en l'état pour satisfaire aux valeurs limites réglementaires et au respect de la réglementation européenne, dans un contexte d'infraction de la France et de lourdes pénalités à venir.

Tout d'abord l'objectif global de 10 % de réduction est bien trop imprécis pour parvenir à cet objectif car il ne correspond pas à une méthodologie de chiffrage opératoire puisque le contenu de la mesure de restriction n'est actuellement ni fixé, ni formalisé.

Par ailleurs, le scénario fil de l'eau correspond à une modélisation qui agrège des données hétérogènes (locales, régionales) complétée par des anticipations sur l'avenir par nature spéculative, qui induisent aussi des approximations supplémentaires.

La conjugaison de ces deux approches ne peut donc déboucher que sur des anticipations de baisses par source d'émission qui comportent une part aléatoire bien trop importante pour que leur efficacité réelle puisse être anticipée correctement. Dans ce contexte, parler de 5, 10 ou 15 % de réduction globale n'est ni pertinent de manière opérationnelle ni rassurant sur le plan du respect de la directive.

Au lieu de quoi, nous attendons que les mesures de restriction s'inscrivent résolument dans le respect de la directive européenne en définissant une stratégie claire énonçant une série de mesures vérifiables et quantifiables.

Ces dispositions doivent :

- faire l'objet d'un calendrier précis et de révisions régulières afin de renforcer les mesures si nécessaire et corrélativement adapter le périmètre de la zone et la liste des véhicules qui en sont exclus.
- adopter des objectifs de réduction des polluants dans l'absolu et non « au fil de l'eau » recourir à des modes de contrôle adaptés (moyens affectés/ dispositifs techniques et administratifs retenus/ sanctions) afin de garantir une efficacité réelle des mesures envisagées.
- préciser, étant donné l'interpénétration éventuelle d'échelons administratifs différents, le mode de gouvernance envisagé

Par ailleurs, les mesures de restriction de circulation supposent une réelle équité pour asseoir leur légitimité.

Qu'il s'agisse d'efficacité ou d'équité, le choix du critère des normes Euros au travers de la date de première mise en circulation ne peut être la seule solution à retenir.

Par ailleurs, il convient de restreindre la zone aux véhicules les plus puissants (et notamment contournement de la zone pour les PL en transit) de façon permanente.

Plus prioritairement, il est indispensable que ce plan intègre des dispositions favorisant un report modal et une réduction importante de la circulation automobile dans l'agglomération parisienne, notamment en réduisant l'espace du domaine public utilisé par les voitures : Rappelons que ce type de mesures correspond au modèle de développement retenu par une majorité des villes ayant adopté des zones environnementales (LEZ).

Les actions concrètes possibles sont le déploiement d'un réseau d'autobus en site propre de bout en bout pour la majorité des lignes en exploitation, des quartiers verts pour réduire le trafic de passage et un large réseau maillé de rues réservées aux piétons, vélos et transports collectifs tel que le réseau vert.

Les enjeux de périmètre d'application

La qualité et la réussite de la mise en œuvre des mesures de restriction de circulation dépendront aussi directement de la pertinence et de l'étendue du périmètre retenu. Les interrogations sur le statut de l'A86 doivent être levées au plus vite.

Les résultats de l'évaluation d'Airparif plaident pour une mise en œuvre des mesures différenciées en trois zones, fonction des concentrations des pollutions dans les territoires (Ile de France, agglomération, Paris).

Le problème des délais

L'évaluation de la pertinence de ces mesures de restriction, et donc du PPA, se heurte aussi à un obstacle majeur, des délais que nous jugeons particulièrement défavorables. Non seulement la mise en œuvre effective de ces dispositions n'est pas encore arrêtée définitivement, la décision finale sur les caractéristiques de la mesure ne sera effective qu'en 2013 au plus tôt.

Mesure : promotion d'une politique de transports respectueuse de la qualité de l'air

Compte tenu des remarques formulées, le PDU doit donc lui aussi définir des mesures précises et justifiées quand à son ambition en matière de développement des transports alternatifs. En ce sens, les chiffres avancés actuellement relèvent plus de l'effet d'annonce que de réalités tangibles. Par ailleurs le suivi annuel du PDU devra faire une synthèse objective et chiffrée, là aussi, des résultats obtenus.

### **Mesure d'accompagnement**

#### Mesure 1 : sensibilisation des automobilistes franciliens à l'éco-conduite

Sans dispositif incitatif, réglementaire ou dispositif de formation continue pour les professionnels cette action ne peut avoir l'effet escompté sur la réduction des émissions.

#### Mesure 2 : sensibilisation des gestionnaires de flottes captives

Il s'agit là de ne pas renouveler l'expérience du bonus/malus auto sur le CO2, les gestionnaires de flotte doivent intégrer l'ensemble des contraintes dans leurs décisions d'achat ou de non achat portant tout autant sur les polluants locaux que les GES.

#### Mesure 4 : réduction des émissions des plates-formes aéroportuaires

Pour contribuer à la réduction de la pollution chronique, il ne s'agit pas de réduire les émissions en cas de pic de pollution en réduisant le temps de roulage des avions et la gestion des flottes au sol mais aussi en abaissant les niveaux d'émission par un plafonnement des rotations dans les aéroports franciliens et en réduisant le nombre d'aéroclubs implantés en Ile de France.

#### Mesure 5 : sensibiliser les franciliens à la qualité de l'air

Sensibiliser les élèves à la qualité de l'air peut préparer des changements futurs, mais pour satisfaire aujourd'hui aux objectifs de qualité il convient de sensibiliser aussi l'ensemble des citoyens de l'agglomération parisienne et de la région Ile de France. Le dispositif basé sur la communication portée au travers des indices ATMO ou CITEAIR constitue le bon dispositif, si la gradation des seuils des polluants réglementés est revue de façon ambitieuse pour engager une prise de conscience et une mobilisation en vue de lutter contre la pollution de l'air.

## **Les 12 propositions des Amis de la Terre Paris**

### **1- Compléter les hypothèses d'évaluation du PPA :**

Par des analyses alternatives à la méthode d'évolution des pollutions des véhicules et des projections de trafic.

2- Donner priorité aux investissements d'infrastructure des réseaux de transport en commun (amélioration du réseau existant RER et Métro et d'une rocade ferrée autour de Paris) et arrêter des investissements autoroutiers (tels que l'aménagement de l'A12, le bouclage de la francilienne,..) et routiers (tunnel de Neuilly, couverture du périmètre,..)

3- Mettre en œuvre d'un réseau d'autobus en site propre de bout en bout (métro de surface prévu dans le plan de déplacements urbains d'Ile de France, depuis 2000), et consécutivement augmentation de la fréquence de desserte.

4- Créer des quartiers verts pour réduire le trafic de passage et mise en place d'un réseau maillé de rues réservées aux piétons, vélos et transports en commun.

5- Instaurer un péage sur le périphérique et les autoroutes urbaines et réserver une file aux transports en commun et taxis. Allouer la totalité des recettes au développement des transports en commun. Consécutivement au péage, mettre en place une desserte bus sur les autoroutes urbaines.

6- Planter toutes les plateformes multimodales pour le transport de fret près des voies ferrées et voies navigables.

7-Plafonner les mouvements des deux aéroports franciliens notamment en promouvant les liaisons nationales desservies par des trains directs. Réduire le nombre d'aéroports de tourisme implantés en région parisienne.

8- Mobiliser les citoyens sur les enjeux et les dangers de la pollution de l'air pour leur santé, par un dispositif d'information et d'alerte pertinent au regard des lignes directrices de l'OMS sur la pollution de l'air. Intégrer ces règles à la formation du permis de conduire et aux épreuves.

9-Restreindre la circulation des véhicules les plus puissants et polluants (particulier, utilitaires et deux roues motorisées) dans l'agglomération (intégrant les niveaux de polluants des NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> et les GES : CO<sub>2</sub>).

Restreindre la circulation PL: par un contournement permanent de l'agglomération parisienne pour tout le trafic poids lourd de transit.

Et pour Paris:- interdiction permanente des véhicules diesel VL dans Paris.

- élargissement de l'écotaxe Poids Lourds à Paris

10-Limiter les besoins de déplacement des Franciliens en favorisant la proximité par l'équilibre entre habitat, services et activités et lutter contre l'étalement urbain en réalisant une rocade ferrée dite Grand Paris Express, autour de Paris desservant la zone dense.

11-Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments par une politique ambitieuse d'obligations réglementaires et d'aides publiques.

12- Réaliser des autoroutes cyclistes pour Paris et banlieue intra A86 afin de permettre les trajets cyclistes sur de grandes distances en toute sécurité en minimisant le temps de trajet et détours souvent fréquents dans les itinéraires cyclables existants.

## **Conclusion**

Cette proposition de PPA est en l'état une simple actualisation du plan précédent, plan dont le bilan a montré ses limites et son peu d'efficacité.

Une mesure modeste de réduction des émissions des polluants du trafic routier a été introduite, mais sa portée reste à démontrer puisque les actions ne sont pas décidées ni l'échéance de mise en œuvre, qui n'interviendra pas avant fin 2013. Des dispositions concrètes qui seront retenues dépendront l'impact réel en terme d'amélioration de la qualité de l'air.

Cette réactualisation du PPA est donc en l'état encore très éloignée des obligations imposées par la directive européenne et des actions nécessaires et urgentes à la protection de la santé des franciliens alors qu'ils sont actuellement exposés, en zone dense, de manière récurrente à une pollution chronique, la plus grave. L'Affset déclare à ce sujet : « les connaissances scientifiques disponibles aujourd'hui montrent des effets indésirables des particules dans l'air ambiant sur la santé humaine, qu'il s'agisse d'expositions de court terme ou d'expositions chroniques. Dans nos régions, l'impact sanitaire prépondérant est dû aux expositions répétées à des niveaux modérés de particules et non aux quelques pics »

Considérant que le PPA est un document officiel qui ne saurait être basé sur des mesures approximatives ou des objectifs imprécis, ce plan nécessite la mise en place rapide de mesures

complémentaires volontaristes pour répondre à l'objectif fixé de réduire le seuil d'exposition aussi bien en fond qu'à proximité du trafic.

**Ce projet de PPA est manifestement illégal puisqu'il organise la violation des valeurs limites obligatoires contrairement à son objet qui est de mettre en œuvre les mesures permettant de les respecter.**

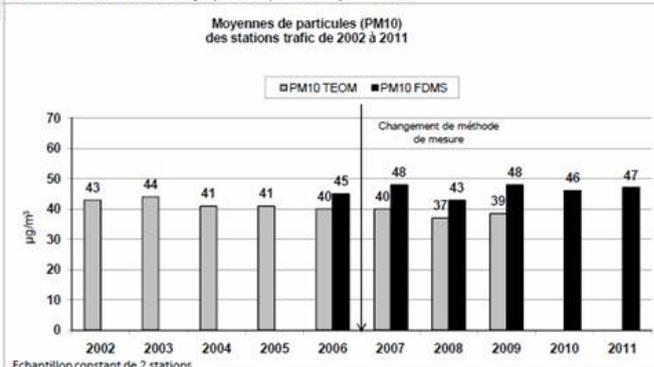
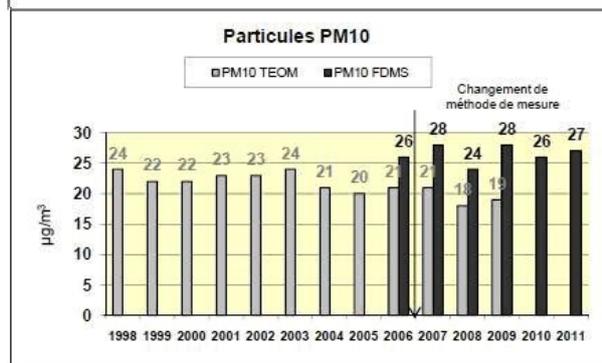
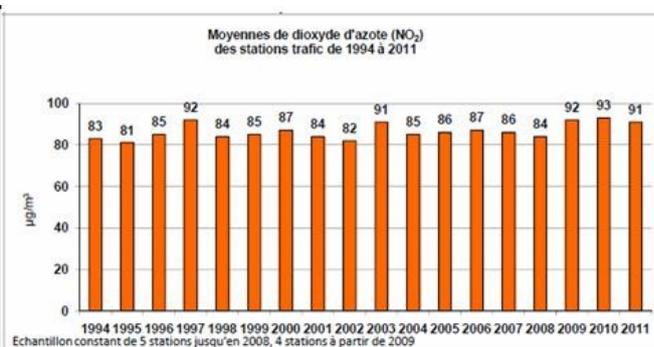
## Annexe I

### Des niveaux de pollution qui stagnent depuis la mise en œuvre du PPA

Ces graphiques sont extraits du site internet d'AIRPARIF

[http://www.airparif.asso.fr/\\_pdf/echantillon-evolutif-stations-urbaines.pdf](http://www.airparif.asso.fr/_pdf/echantillon-evolutif-stations-urbaines.pdf)

[http://www.airparif.asso.fr/\\_pdf/echantillon-constant-stations-trafics.pdf](http://www.airparif.asso.fr/_pdf/echantillon-constant-stations-trafics.pdf)



Niveau moyen de pollution en agglomération parisienne (loin du trafic)

Niveau moyen de pollution près du trafic