



# ENQUÊTE PUBLIQUE DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE 2024 IDF

## Avis de QVLB

L'enquête publique porte sur le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) sur l'ensemble du territoire de la région d'Île-de-France. Elle se déroule du lundi 26 février 2024 à 8h30 jusqu'au mercredi 10 avril 2024 à 17h,

L'association Qualité de Vie de La Borde est une association loi de 1901 créée en 1992 et agréée association locale d'usagers au titre de l'article L.121-5 du Code de l'urbanisme. Arrêté N° 09-142/DDD du 28/10/2009.

### COMMENTAIRES GENERAUX

Ce projet de révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA), comme le précédent, est un document purement techno-écolo-bobo fait d'un ensemble de mesurette qui n'auront pas d'efficacité réelle pour réduire les pollutions, mais ne serviront qu'à satisfaire quelques instances politico-administratives. Même l'autorité environnementale émet de réels doutes quant à l'efficacité de ce PPA.

Comme le projet de SDRIF-E, ce PPA concerne principalement la Métropole du Grand Paris (MGP) et ignore les problématiques induites pour les habitants de la Grande Couronne (GC) (voir Avis de QVLB /CADEB sur le SDRIF-E en annexe). Que ce soit le SDRIF-E ou ce projet de PPA tout est pour le bénéfice de la MGP mais au détriment de la GC comme démontré dans l'avis de QVLB sur le SDRIF-E.

Plus généralement, notre association a répondu à l'enquête publique récente sur le SDRIF-E 2040 et propose que vous preniez en considération son contenu pour l'amélioration à apporter dans le cadre de la protection de l'atmosphère.

### COMMENTAIRES PARTICULIERS

Le trafic routier et le chauffage individuel au bois sont les principales sources de pollution sur lesquelles comptent agir le PPA.

### *Qualité de vie de la Borde*

Association Loi 1901 agréée de protection de l'environnement arrêté n° 98-079/duel du 3 avril 1998 (en cours de renouvellement)

Association locale d'usagers au titre de l'article L.121-5 du Code de l'urbanisme. Arrêté N° 09-142/DDD du 28/10/2009

- Siège social : 3 avenue Molière 78360 Montesson
- Courriel : [qvlb@qvlb-montesson.fr](mailto:qvlb@qvlb-montesson.fr)
- Site internet : [www.qvlb-montesson.fr](http://www.qvlb-montesson.fr)
- Tél : 01 39 13 07 11
- Page : 1/3

**Secteur Résidentiel et Tertiaire** : comme indiqué « *Le secteur résidentiel est le premier émetteur de particules fines sur la région (35 % des émissions de PM10 et 54 % des émissions de PM2,5) ... Elles sont liées en majorité au chauffage au bois et aux flambées d'agrément (86%) alors que ce mode de chauffage ne représente que 6 % de l'énergie consommée pour le chauffage.* »

Encourager le chauffage au bois en taxant les autres énergies est une aberration car sa pollution induite est du même niveau que le lignite. Compter sur l'utilisation hypothétique d'un guide de bonne conduite pour diminuer cette pollution est stupéfiant et non crédible quant à l'atteinte des objectifs. Il convient de rappeler que le bois ne peut pas être considéré comme une énergie renouvelable quand il est utilisé comme moyen de chauffage. En termes d'émission de CO<sub>2</sub> le bilan est catastrophique.

Le PPA doit donc impérativement déconseiller l'utilisation du chauffage au bois comme il le fait pour les énergies fossiles.

**Pour le secteur transport routier** : la baisse significative de la pollution du transport routier est due aux progrès fait sur les véhicules automobiles. Actuellement, la principale pollution est due aux particules fines sans différence notable entre les véhicules à essence et les électriques.

La création de ZFE, applicable en 2025, soutenue par le PPA comme solution pour réduire la pollution est loin d'être crédible dans ce contexte. Cette mesure est totalement discriminatoire en particulier vis-à-vis des habitants de la grande couronne qui travaillent dans la MGP. Ils n'ont pas d'autre choix que la voiture en raison du maillage insuffisant des transports en commun dans la petite couronne. Proposer le prêt à taux zéro comme solution miracle fait preuve d'une méconnaissance totale, de la part des élus et des technocrates, des conditions de vie de la classe moyenne. Ne pas attendre la mise en service des lignes du Grand Paris Express qui amélioreront le maillage pour mettre en place la ZFE est incompréhensible et antisocial.

Pour l'incitation à prendre les transports en commun et à favoriser les circulations douces (création de pistes cyclables et de garages vélos) on ne peut qu'être d'accord. Par contre, si le maillage des transports en commun va atteindre un niveau acceptable avec le GPE pour permettre le report modal voitures/transports en commun dans la MGP, c'est loin d'être le cas dans la grande couronne et en particulier dans les Yvelines. Les investissements sont prioritairement dirigés vers les transports en commun en radiale (intra-MGP et GC vers MGP) par rapport aux tangentiels (Intra-GC). Les préconisations du SDRIF-E pour résoudre ce problème sont totalement insuffisantes voire inexistantes.

A notre avis : il n'y a plus une région homogène de l'Île de France mais 2 régions avec des développements diamétralement opposés : la région Métropole du Grand Paris pour le développement économique et le tourisme versus la région-dortoir Grande Couronne à caractère essentiellement résidentiel. La mise en application de la ZFE en janvier 2025 ne fera que concrétiser cet état de fait et la MGP deviendra définitivement la *Zone à Forte Exclusion sociale régionale*.

Du fait que la part modale des transports est majoritairement routière en Grande Couronne, que le trafic routier ne va faire qu'augmenter avec la création des nombreux logements prévus par le SDRIF-E et de l'absence de transports intra-GC, la qualité de l'air ne va faire que se dégrader jusqu'au minimum en 2040.

Les mesurètes prévues par le PPA pour réduire la pollution en Ile de France sont donc totalement hors-sujet.

**Transports aériens** : la pollution due au trafic aérien ne cesse d'augmenter. Les mesures proposées par le PPA ne concernent que les activités au sol. Elles sont insuffisantes pour inverser la tendance. Les

actions suggérées par l'ADVOCNAR (en annexe) permettraient d'améliorer la qualité de l'air et protégeraient notre santé.

### **AVIS DE QVLB**

QVLB a répondu à l'enquête publique récente sur le SDRIF-E 2040, en relation avec le CADEB, et a donné un avis défavorable (en annexe).

QVLB soutient les suggestions d'arguments de l'ADVOCNAR (en annexe).

L'association Qualité de vie de La Borde (QVLB) donne un **avis défavorable** au projet de révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA). Elle propose que soit pris en considération le contenu des documents annexés concernant l'amélioration à apporter dans le cadre de la protection de l'atmosphère.

Montesson le 10 avril 2024



## Enquête Publique Relative Au Projet De Schéma Directeur De La Région Ile-De-France– Environnemental (SDRIF-E)

### Avis de QVLB

L'enquête publique se déroule du 01 février au 16 mars 2024.

L'association Qualité de Vie de La Borde est une association loi de 1901 créée en 1992 et agréée association locale d'usagers au titre de l'article L.121-5 du Code de l'urbanisme. Arrêté N° 09-142/DDD du 28/10/2009.

### LA SITUATION DE MONTESSON

Montesson est une commune typique de la CASGBS. Sa particularité : les trois quartiers de la commune sont répartis autour de la plaine de Montesson, récemment classée en Zone Agricole Protégée.

En résumé :

- Démographie : baisse de la population - 0,4% par an de 2014 à 2020
- Transports : Part modale des transports : voitures : 50% - transports collectifs : 36.1% - marche à pied 4,7%
- Emploi : baisse de l'emploi : -13 % en 2020 par rapport à 2009 – l'Indice de concentration de l'emploi passe de 69,4% en 2009 à 65,4% en 2020
- Logements : le plan local d'urbanisme (PLU) 2020 de Montesson, avec ses orientations d'aménagement et de programmation (OAP), a pour principal objectif d'augmenter de 38 % le nombre de logements (+2400 logements) et ceci en 10 ans. Le taux de logements sociaux prévu est quant à lui de 40%.
- Activités : les constructions de logements prévus se font sur 13,3 hectares de zones d'activités

La commune de Montesson, avec son PLU, va de plus en plus devenir une commune-dortoir sans aucune réserve foncière pour développer l'emploi. Etant donné la part modale de la voiture de 50%, l'augmentation du trafic routier va aller croissant, avec son lot de pollution.

### *Qualité de vie de la Borde*

Association Loi 1901 agréée de protection de l'environnement arrêté n° 98-079/duel du 3 avril 1998 (en cours de renouvellement)

Association locale d'usagers au titre de l'article L.121-5 du Code de l'urbanisme. Arrêté N° 09-142/DDD du 28/10/2009

- Siège social : 3 avenue Molière 78360 Montesson
- Courriel : [qvlb@qvlb-montesson.fr](mailto:qvlb@qvlb-montesson.fr)
- Site internet : [www.qvlb-montesson.fr](http://www.qvlb-montesson.fr)
- Tél : 01 39 13 07 11
- Page :1/2

De plus, les habitants des 38% de logements prévus, vont générer un nombre supplémentaire d'usagers qui vont s'ajouter aux 36,1% existants aggravant la saturation du RER A déjà forte.

## **AVIS DE QVLB SUR LE SDRIF-E**

QVLB adhère au Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de Seine/ Saint-Germain (en-Laye, en abrégé CADEB. Elle a participé à la rédaction de l'avis déposé par le collectif et soutient l'intégralité de son contenu. Document « Avis du CADEB » en annexe.

La situation de Montesson est l'antithèse du Polycentrisme. Appliquer les orientations réglementaires du SDRIF-E à notre commune ne va qu'aggraver une situation déjà fortement problématique avec le PLU de 2020 en vigueur.

**Au vu de ce qui précède, l'association QVLB demande**

- **Une révision du PLU de MONTESSON, avec une réduction drastique des constructions prévues dans les secteurs OAP, pouvant aller jusqu'à la suppression de ces zones lorsqu'elles sont contraires à la protection de l'environnement et au maintien de la qualité de vie des Montessonnais.**

**Ainsi que**

- **La préservation des zones d'activités économiques**
- **Une baisse de l'objectif de 1932 logements pour la CASGBS**
- **Le développement d'un réseau de transports collectifs pour relier les villes entre elles intra CASGBS**
- **Le rétablissement de la liaison bus entre Sartrouville-Montesson et Saint Germain en Laye**

En conséquence, **l'association QVLB donne un avis défavorable** au projet de schéma directeur de la région Ile-de-France Environnemental (SDRIF-E)

Montesson le 14 mars 2024



## ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE– ENVIRONNEMENTAL (SDRIF-E)

Mars 2024

### **Avis du Cadeb**

L'enquête publique se déroule du 01 février au 16 mars 2024.

#### **Informations préalables :**

Créé en 1996, le Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de Seine / Saint-Germain-en-Laye, en abrégé Cadeb, regroupe plus d'une vingtaine d'associations de protection de l'environnement dans la Communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de Seine (CASGBS). Il bénéficie d'un agrément préfectoral à l'échelon départemental renouvelé pour cinq ans par arrêté préfectoral en date du 4 janvier 2023. Il est membre de l'union départementale FNE Yvelines et de l'union régionale, FNE Ile-de-France elle-même affiliée à France Nature Environnement (FNE).

### **I/ LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

#### **Publicité**

La publicité pour cette enquête est quasi inexistante au niveau du grand public. L'avis de l'enquête publique a été affiché sur le panneau des services urbanismes des mairies, mais aucune annonce sur les sites Internet ou les magazines des mairies, ni sur les sites de la CASGBS et du département des Yvelines. Même sur le site de la Préfecture des Yvelines, le 7 mars, mise à part des informations sur les jeux olympiques et sur l'infestation des punaises de lit, rien sur l'enquête publique sur la page d'accueil. Seules les associations en réseau avec FNE IDF ont été informées. Le site de la région nous informe également à l'aide d'un bandeau rouge sur la page d'accueil.

La communication sur cette enquête reste au niveau de l'entre-soi, entre l'état, la Région et les PPA. Quelques journaux locaux parlent de cette enquête à 15 jours de la clôture. C'est regrettable pour un nouveau schéma directeur de l'Île de France qui engage la région jusqu'en 2040 !

#### **Délai**

Un délai de 1,5 mois, dont 15 jours de vacances scolaires, pour donner un avis sur un dossier d'une telle complexité et si volumineux, c'est évincer la grande majorité des Franciliens de l'enquête publique.

**Cadeb** : 25 Avenue Marcelle – 78500 Sartrouville

**Email** : [cadeb78@laposte.net](mailto:cadeb78@laposte.net) **Site internet** : [www.cadeb.org](http://www.cadeb.org) Association agréée pour la protection de l'environnement dans un cadre départemental par arrêté préfectoral du 4 janvier 2023

### Le dossier

L'accès au dossier est loin d'être évident. Après avoir sélectionné le bandeau rouge sur la page d'accueil du site de la Région, il faut trouver le lien <https://www.registre-numerique.fr/sdrif-e> pour arriver sur une page présentant l'enquête publique. Mais il faut remonter tout en haut de la page pour voir l'onglet « Dossier » écrit en tout petit.

Quant au dossier lui-même, mis à part l'avant-propos de la Présidente de la Région et malgré son aspect structuré, il manque de clarté et est confus de par ses nombreuses répétitions et son vocabulaire pompeux.

Au vu de ces éléments, tout pourrait nous amener à penser que la Région IDF ne souhaite pas que la majorité des Franciliens puisse donner son avis sur le SDRIF-E 2040.

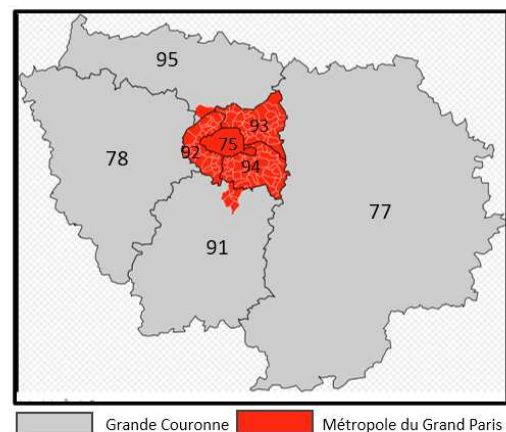
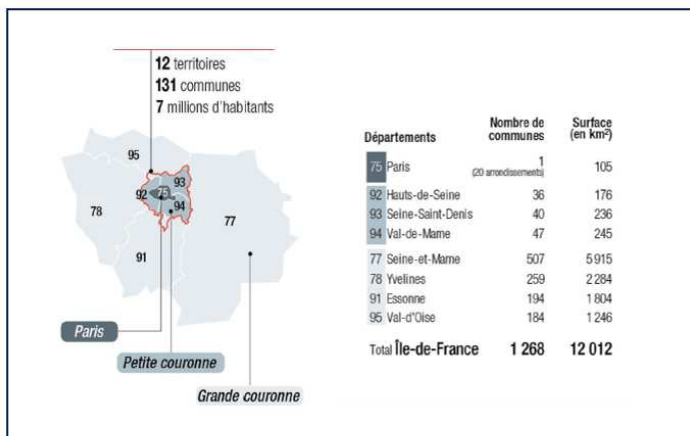
## 2/ LA SITUATION ACTUELLE DE L'ILE DE France

### A/ AU NIVEAU DE LA REGION

Le SDRIF 2030 a été amené à sa révision car la trajectoire de développement prévue ne correspondait plus à la réalité. En se basant sur La « Note d'enjeux de l'état - Juin 2022 » et sur l'« Avis de l'AE n°2022-102 » la situation peut se résumer comme suit.

#### Habitat-emploi

Le développement de la région IDF de ces vingt dernières années est caractérisé par la désindustrialisation de la région et, à l'opposé, l'essor économique très important de la métropole du Grand Paris (MGP) et plus particulièrement des Hauts de Seine. L'emploi tertiaire marchand est devenu majoritaire ainsi que les emplois cadres (70 % des emplois à Paris et Hauts-de-Seine). La croissance démographique a nettement ralenti et n'est plus que de 0,3% par an. Ceci est dû au fait qu'il y a plus de départs que d'entrées dans la région (solde migratoire apparent qui reste toujours largement déficitaire).



La Métropole du Grand Paris (MGP), regroupant Paris et la Petite Couronne (voir figure ci-dessus), concentre de plus en plus d'emplois et de création de valeurs et tend à cantonner la Grande Couronne

**Cadeb** : 25 Avenue Marcelle – 78500 Sartrouville

**Email** : [cadeb78@laposte.net](mailto:cadeb78@laposte.net) **Site internet** : [www.cadeb.org](http://www.cadeb.org) Association agréée pour la protection de l'environnement dans un cadre départemental par arrêté préfectoral du 4 janvier 2023





(GC) à sa seule vocation résidentielle, autrement dit c'est la concentration de l'emploi dans la MGP et la dispersion de l'habitat vers la Grande Couronne.

Cette hypermétropolisation de la région IDF conduit au découplage habitat-emploi qui affaiblit la structuration des bassins de vie de la Grande Couronne, qui accentue leur profil résidentiel et voit reculer leur base économique. Ces dix dernières années moins de 20% des emplois du secteur tertiaire marchand l'ont été en Grande Couronne alors que 44% des habitants de la Région IDF y résident.

### **Transports**

Pour les transports, le centralisme parisien a conduit à l'organisation radiale actuelle des différentes infrastructures de transport. Avec la création de la MGP, il a été élaboré le projet de métro Grand Paris Express visant à *mieux répartir les emplois et les lieux de résidence dans l'ensemble de la MGP* en espérant une réduction de l'utilisation de la voiture pour les trajets domicile-travail. Mais le Grand Paris Express, en renforçant le caractère radial, ne fait que concourir au développement économique de la MGP en facilitant le rabattement des salariés de la Grande Couronne, salariés dont les salaires sont insuffisants pour espérer résider dans la métropole.

Tout ceci amène à une baisse de la qualité de vie des franciliens car le manque de logements abordables et la hausse continue des prix immobiliers repoussent les classes moyennes et les familles hors de la MGP, les populations plus modestes s'installant jusqu'aux franges de la région et en « troisième couronne ».

**En résumé**, l'IDF est caractérisé, ces dernières années, par le développement économique important de la MGP avec sa croissance du secteur tertiaire marchand, mais aussi par une baisse tout aussi importante de l'activité industrielle. Cela a conduit à une amplification de la fracture sociale, économique et territoriale entre la Métropole du Grand Paris et la Grande Couronne. La qualité de vie s'est dégradée et l'attractivité de la région a baissé.

Il n'y a plus une région homogène de l'Île de France mais 2 régions avec des développements diamétralement opposés : la région Métropole du Grand Paris pour le développement économique et le tourisme versus la région-dortoir Grande Couronne à caractère essentiellement résidentiel. La mise en application de la ZFE en janvier 2025 ne fera que concrétiser cet état de fait et la MGP deviendra définitivement la *Zone à Forte Exclusion sociale régionale*.

### **B/ AU NIVEAU DU DEPARTEMENT DES YVELINES**

Le Cadeb est en parfait accord avec le diagnostic fait par le département (voir l'avis du département des Yvelines dans le recueil des avis des PPA). Il peut se résumer comme suit.

Premier pôle économique de la Grande Couronne, le département a subi ces dernières années la désindustrialisation du territoire et les effets de la métropolisation qui se sont concrétisés par une

**Cadeb** : 25 Avenue Marcelle – 78500 Sartrouville

**Email** : [cadeb78@laposte.net](mailto:cadeb78@laposte.net) **Site internet** : [www.cadeb.org](http://www.cadeb.org) Association agréée pour la protection de l'environnement dans un cadre départemental par arrêté préfectoral du 4 janvier 2023





diminution de 7000 emplois en quinze ans et en conséquence une augmentation de la paupérisation des habitants.

La croissance démographique après avoir atteint le niveau de 3% par an dans les années 70 n'est plus que de 0,2% par an.

Dans les Yvelines, le caractère résidentiel est de plus en plus prononcé. Avec un nombre d'emplois par actif résident de 0,75 (à comparer avec celui de Paris 1,52 et les Hauts-de-Seine 1,13), le département est en carence d'emplois.

L'Insee résume la situation ainsi : *« En cinquante ans, la métropolisation a accentué son influence sur le développement des Yvelines et a produit des effets différenciés sur ses territoires. Si tous ont connu un renforcement de leur caractère résidentiel, très peu se sont dans le même temps érigés ou maintenus en pôles d'emploi suffisamment importants. »*

Les communes des Yvelines sont de plus en plus des communes-dortoirs. Les distances et les temps des déplacements domicile-travail, déjà très importants, augmentent, l'environnement naturel et agricole est de plus en plus menacé et la qualité de vie ne fait que de se dégrader. En conséquence, de plus en plus d'Yvelinois quittent le territoire (coût de la vie trop élevé et qualité de vie dégradée ...).

### **3/ LE PROJET DE SDRIF-E 2040**

En reprenant les termes de la « Synthèse non technique du SDRIF-E », nous retenons les objectifs et orientations suivantes :

**« Le SDRIF-E définit la trajectoire collective à emprunter pour bâtir une région où la qualité de vie sera un enjeu central. Il trace la voie pour concilier à la fois l'attractivité économique, la qualité environnementale et « l'esprit village » qui font le charme et la singularité de l'Île-de-France. »**

Il propose des mesures sur l'adaptation au changement climatique, la construction de logements, la qualité de vie, la protection des espaces naturels et végétalisation des villes, la création d'emplois et réindustrialisation, résorption des inégalités territoriales, résilience agricole et alimentaire... Tout ceci avec les trois trajectoires environnementales : ZAN – ZEN – Zéro déchet et circulaire.

Madame Valérie Pécresse décrit clairement les objectifs du SDRIF-E : *« La vision que je porte est claire et me guide depuis toujours. C'est celle d'une **région totalement polycentrique**, du développement économique et du logement aux services publics de proximité, qui met la qualité de vie au cœur de son projet. Je veux casser cette logique mortifère du « métro-boulot-dodo », des déplacements pendulaires trop longs et des banlieues dortoirs, ou pire des banlieues ghettos. Je veux concilier à la fois l'attractivité économique, la qualité environnementale et « l'esprit village » qui font le charme et la singularité de la France. C'est tout cela qui m'anime dans la construction de l'Île-de-France 2040. »*



Les objectifs se déclinent en cinq priorités thématiques :

- « Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens »
- « Une gestion stratégique des ressources franciliennes : sobriété, circularité et proximité »
- « Vivre et habiter en Île-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »
- « Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions »
- « Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité »

#### **4/ COMMENTAIRES CADEB**

Vu le délai trop court pour répondre de façon satisfaisante à cette enquête, nos commentaires porteront sur le fond du SDRIF-E en général, quelques aspects qui nous semblent importants et sur les orientations réglementaires concernant la CASGBS.

##### ***A/ SUR LE FOND DU SDRIF-E 2040.***

Si l'on se réfère aux orientations et objectifs que propose le SDRIF-E 2040, on pourrait émettre un avis favorable car, entre-autre, le « Polycentrisme nouveau » est censé résoudre une grande partie des problèmes liés à l'hypermétropolisation de la région avec le métro Grand Paris Express. La trajectoire ZAN va permettre enfin de préserver les espaces agricoles et naturels et de ramener la nature en ville. De plus la région va consacrer 28 000 ha à la souveraineté productive dont 14 000 ha pour la réindustrialisation.

Mais on peut se demander si ce SDRIF-E va réellement changer la situation actuelle de la région (décrite § précédent) et si ses objectifs seront atteints en 2040 ?

Le document décrivant le « Projet d'Aménagement Régional » (PAR), par ailleurs très difficile à lire, ne rassure pas car ce n'est qu'un verbiage technocratique alambiqué, haut en couleur avec ses nouvelles trames ( blanche, noir, bleue, verte et brune), dont l'argumentaire est plutôt fait d'une suite d'incantations et de promesses politiques (qui n'engagent....) que de démonstrations convaincantes de l'efficacité de ce nouveau SDRIF à résoudre les problèmes actuels de la Région Ile de France et des Franciliens.

##### ***B/ ELEMENTS QUI NOUS FONT DOUTER DE L'EFFICACITE DU SDRIF-E 2040***

###### **1/ Le ralentissement de la croissance démographique**

Il n'y a aucun indicateur qui permette de croire que la tendance va s'inverser à court et moyen terme. Alors pourquoi continuer avec le même objectif de construction de 70 000 logements/an ? Doit-on continuer à faire la même erreur que pour le SDRIF 2030 ?

L'explication donnée dans le PAR (page 71) est que la migration des français vers l'extérieur de l'Ile France sera compensée par les flux migratoires internationaux vers la région capitale qui seront peut-être plus

**Cadeb** : 25 Avenue Marcelle – 78500 Sartrouville

**Email** : [cadeb78@laposte.net](mailto:cadeb78@laposte.net) **Site internet** : [www.cadeb.org](http://www.cadeb.org) Association agréée pour la protection de l'environnement dans un cadre départemental par arrêté préfectoral du 4 janvier 2023

important du fait du réchauffement climatique : « *Bien que ses échanges migratoires soient globalement déficitaires (-48 000 par an depuis 2013), la région capitale reste la porte d'entrée des flux migratoires internationaux (80 000 à 90 000 personnes)... Mais l'incertitude reste forte à cet horizon, avec une hypothèse haute à 13,6 millions d'habitants, et une question majeure : si le changement climatique provoque des migrations massives à l'échelle internationale, l'Île-de-France, terre de nombreuses diasporas, n'en sera-t-elle pas l'un des lieux d'accueil ?* »

Ce propos est stupéfiant !!! Prévoir de remplacer les Français qui quittent l'Île de France, à cause des conditions de vie dégradées, par des migrants internationaux, n'est-ce pas la preuve de l'échec de la politique économique et sociale menée en Île de France ?

Un tel argument est loin d'être convainquant et ne justifie en rien le maintien d'un objectif de 70 000 logements/an.

D'ailleurs, Monsieur Gabriel Attal, Premier ministre, a annoncé en février 2024 l'objectif de 30 000 logements sur 3 ans sur 22 Pôles répartis sur toute la France, le chiffre de 70 000 logements par an pour l'IDF nous semble donc totalement disproportionné.

- **Nous demandons de revoir à la baisse l'objectif de 70 000 logements/an en IDF**

## **2/ La non prise en compte des différences entre la Métropole du Grand Paris et la Grande Couronne**

Pour atteindre les objectifs du SDRIF, les orientations réglementaires sont basées principalement sur le polycentrisme avec le développement d'un nouvel urbanisme des pôles centré sur les gares existantes et les futures gares. Cet urbanisme doit prendre en compte les trajectoires ZAN, ZEN et ZERO déchet et circulaire.

Or les orientations réglementaires du SDRIF-E traitent de la même façon la Métropole du Grand Paris et la Grande Couronne alors que les problématiques sont très différentes du point de vue de la superficie (MGP : 760 km<sup>2</sup>/ GC : 11250 km<sup>2</sup>), la densité de population, la répartition des habitats, la superficie des espaces naturels et agricoles, le taux d'emplois, du maillage du réseau de transport collectif, des mobilités, de l'économie, ... (cf § précédent).

Les différences importantes entre la MGP et la GC particulièrement sur les mobilités, l'emploi et l'habitat font que le développement de la MGP pourra se poursuivre de façon plus harmonieuse mais cela sera au détriment de la GC.

- **Nous demandons une prise en compte des différences entre le MGP et la GC pour un nouvel urbanisme.**
- **Nous demandons la prise en compte des trajectoires ZAN, Zen et Zéros déchet comme étant essentielles**

## **3/ Les parts modales des transports**

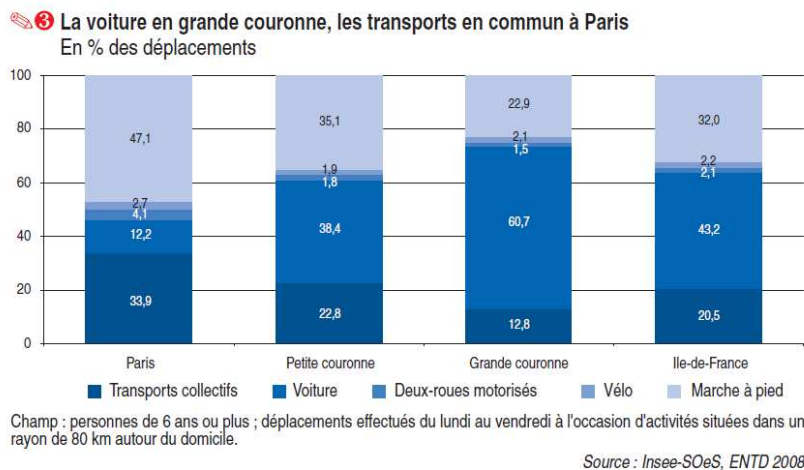
En particulier pour bâtir sa stratégie sur les mobilités du Polycentrisme, Le SDRIF se base sur l'étude des parts modales des déplacements. Il compare l'agglomération parisienne à la France (§ 5.1) et conclut :

**Cadeb** : 25 Avenue Marcelle – 78500 Sartrouville

**Email** : [cadeb78@laposte.net](mailto:cadeb78@laposte.net) **Site internet** : [www.cadeb.org](http://www.cadeb.org) Association agréée pour la protection de l'environnement dans un cadre départemental par arrêté préfectoral du 4 janvier 2023

« seuls 34 % des déplacements franciliens sont réalisés en voiture contre 63 % à l'échelle nationale. L'agglomération parisienne se distingue des autres grandes agglomérations françaises avec 38 % des déplacements réalisés à pied et 25 % en transports en commun, contre respectivement 26 % et 10 % ailleurs. ». En un mot, **selon cette étude, la majorité des déplacements en Ile de France se font à pied.**

Par contre, la conclusion aurait été totalement différente si la stratégie était basée sur la comparaison entre la région Ile de France, Paris, la petite Couronne et la grande couronne, par exemple avec les statistiques INSEE ci-après :



... qui concluent : « *Durant la semaine, 43 % des déplacements des Franciliens sont effectués en voiture, contre 65 % des déplacements au niveau national. L'usage de l'automobile s'intensifie dès lors que l'on vit loin de Paris. En semaine, alors que les Parisiens l'utilisent pour seulement 12 % de leurs déplacements quotidiens, la voiture assure 38 % des déplacements des résidents de petite couronne et la grande majorité des déplacements des résidents de grande couronne (61 %). Un résident de grande couronne sur deux se déplace d'ailleurs exclusivement en voiture (51 %)* ».

Au vu de ces statistiques, Il est évident que la problématique des déplacements ne peut être traitée de la même manière entre la MGP et la GC puisque **la voiture est le mode de transport majoritaire en GC** alors que c'est la marche pour Paris.

- **Nous demandons une prise en compte des différences entre le MGP et la GC pour élaborer une stratégie sur les mobilités**

#### 4/ Les transports collectifs

Le réseau de transports ferrés en IDF est radial et converge vers Paris.

Le maillage des transports collectifs en MGP est très serré. Le Grand Paris Express finira de le compléter et ainsi les distances habitat-emploi pourront se réduire.

Pour la GC, il n'y a par contre pratiquement pas de transports collectifs tangential (intra-GC). Les transports existants servent uniquement au rabattement vers les gares du réseau radial qui va vers Paris.

Pour diminuer l'usage de la voiture, la solution proposée des cars Express est une piste très intéressante pour la GC, mais qui nécessiterait une étude plus complète des flux intra et inter-départements afin de déterminer le maillage le plus efficient, notamment pour les Yvelines.

En conclusion, si vous ne travaillez pas dans la MGP, il vous reste principalement que la voiture pour vos déplacements.

- **Nous demandons le développement des cars express intra GC selon un maillage déterminé par une étude complète des flux**

### **5/ Le réseau vélo**

Le projet de réseau vélo VIF proposé est calqué sur le RER-Métro. C'est donc un réseau radial vers la MGP supplémentaire. Il sera donc utilisé par une minorité d'actifs, vu des distances à parcourir. Il ne résout en aucune manière les problèmes de la Grande Couronne.

L'investissement devrait plutôt aller vers le développement du réseau de pistes cyclables local et départemental quasi inexistant actuellement.

- **Nous demandons le développement d'un réseau de pistes cyclables local et départemental**

### **6/ La répartition de l'emploi**

La répartition de l'emploi est très inégalitaire en Ile de France et concentré sur la MGP grâce, entre autres, au développement de ses infrastructures de transports.

Face à ce problème, le Polycentrisme est la solution proposée pour résoudre les inégalités si l'on en croit le PAR : « *Par ailleurs, le nombre d'emplois par actif résident est inférieur à la moyenne régionale (0,93) dans tous les départements (0,66 emploi pour 1 actif résident en Seine et- Marne, 0,69 dans le Val d'Oise, 0,70 en Essonne, 0,73 dans le Val de Marne, 0,74 en Seine-Saint-Denis, 0,75 dans les Yvelines) sauf deux : les Hauts-de-Seine (1,13 emplois pour un actif résident) et Paris (1,52). Face à ce constat, le SDRIF-E porte l'objectif de renforcer le polycentrisme\* pour mieux répartir l'emploi sur le territoire francilien et rééquilibrer sa répartition avec celle des logements.* ».

Quand on voit les limites de l'apport du polycentrisme pour la GC sur les autres aspects, il est peu crédible qu'il puisse résoudre les problèmes de l'emploi.

- **Nous demandons d'ajouter une nouvelle orientation réglementaire : Dans toutes les communes dotées d'une gare et polarités des villes moyennes, des petites villes et des communes de l'espace rural identifiées par le SDRIF-E, la production de logements doit s'accompagner d'un développement de l'emploi proportionnel et adapté à la qualification des habitants.**  
**Pour pallier les déséquilibres emploi-habitat, les documents d'urbanisme locaux établissent :**
  - **des ratios de mixité entre habitat et activité, (X) m2 de logement pour (X) m2 d'activités**
  - **un suivi annuel des équilibres habitat-emploi**



## **7/ Le logement**

La loi du grand Paris impose de construire 70 000 logements nouveaux par an, ce qui se traduit [OR 57] par une augmentation de logements de 13% par an en moyenne d'ici 2040 avec 90% de nouveaux logements en renouvellement urbain. Le SRHH doit définir la territorialisation des objectifs de construction de logements. Il est précisé que l'accroissement de la capacité d'accueil du nombre de logements au sein des espaces urbanisés devra entre autres **contribuer à l'équilibre entre habitat et emploi**, en cohérence, le cas échéant, avec l'OR 105. [OR 59] Sur ces 70 000 logements, doivent être produits 46000 logements abordables.

- **Nous demandons de revoir la formulation de l'OR 57 en supprimant l'obligation d'augmenter uniformément le nombre de logements**

Le SRHH a soumis à la consultation des collectivités son projet de « Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement » 2024-2030. Or ce projet qui est sensé faire l'équilibre entre habitat et emploi utilise, a priori, une clé de répartition qui ne semble pas tenir compte suffisamment de la situation de l'emploi local au vu de la création de logements demandée pour les différents EPCI (voir l'exemple de la CASGBS ci-après).

La conséquence de ceci est que les communes carencées en emploi vont continuer à construire des logements, augmentant ainsi leur caractère résidentiel ou de commune-dortoir. De plus avec la trajectoire ZAN, cela va amplifier la **tendance inquiétante actuelle de construire des logements sur les zones d'activités**, pour les plus grands bénéficiaires des promoteurs. On ne voit pas comment, en supprimant des zones d'activités, on puisse créer des emplois pour réduire la distance habitat- travail.

- **Nous demandons la préservation des zones d'activités économiques**

Concernant la loi SRU, qui oblige les communes à réaliser 25% de logements sociaux, elle a pour conséquence la ghettoïsation de certains territoires avec la création de résidences 100% logements sociaux. C'est le cas sur le Chemin de ronde à Croissy où 2 résidences ont été construites depuis 2015, à proximité immédiate : 200 logements 100 % sociaux (résidence Moulin vert) + 200 logements 60 % sociaux (résidence Nafilyan).

Cette situation est en contradiction avec l'objectif de Madame Valérie Pécresse que nous rappelons ici : « ... *qui met la qualité de vie au cœur de son projet. Je veux casser cette logique mortifère du « métro-boulot-dodo », des déplacements pendulaires trop longs et des banlieues dortoirs, ou pire des banlieues ghettos.* »

- **Nous demandons une prise en compte des spécificités de chaque communauté de communes et de chaque commune dans l'application de la loi SRU**



La Région devrait se poser la question, quand elle impose de construire des nouveaux logements dans une commune, plus encore quand ce sont des logements sociaux, où vont aller travailler ces nouveaux arrivants ? Car, comme dans l'exemple de Croissy sur Seine, la commune avec un ICE de 18 est dans l'impossibilité de leur offrir un emploi dans la grande majorité des cas.

### **8/ Polycentrisme autour des gares**

L'objectif de la concentration de l'urbanisation autour des gares ne peut pas s'appliquer à la GC car la majorité des déplacements n'est pas à destination de la MGP. Au regard du nombre d'emplois par actif résident pour les différents départements (moyenne 0,70), la majorité des actifs n'utilise pas les gares du réseau ferré radial pour se rendre à leur travail.

Les transports collectifs locaux ne servant qu'au rabattement vers les gares, la voiture reste souvent la seule solution efficace pour aller d'un point à l'autre d'une commune, l'usage du vélo étant très limité du fait du manque de pistes cyclables.

- **Nous demandons le développement d'un réseau de car express et de pistes cyclables intra GC**

### **C/AU NIVEAU DES YVELINES**

Le polycentrisme est inapplicable dans les Yvelines car il n'y a pratiquement pas de gare nouvelle et il faudrait des investissements colossaux pour transformer les centres-villes actuels.

#### **Emploi-Habitat**

Particulièrement touché par la désindustrialisation, les Yvelines manquent d'emplois pour ses résidents comme le reflète son indice de concentration d'emploi (ICE) de 75. La réindustrialisation portera ses fruits peut-être dans plusieurs décennies. Pendant ce temps, le SDRIF-E impose la construction de logements même s'il n'y a pas les emplois correspondants. De plus, le SDRIF-E encourage les communes à construire des logements à la place des activités en classant les zones d'activités en zone à urbaniser. Cette pratique délétère pour l'emploi existe déjà depuis des années dans les communes des Yvelines et renforce le côté ville-dortoir des Yvelines, ce que nous déplorons vivement.

#### **Déplacements**

Sur 530 000 actifs yvelinois, 236 000 (45%) se déplacent au sein du département pour se rendre à leur travail, mais 207 300 (40%) vont vers Paris et les Hauts-de Seine. Avec le SDRIF-E, les déplacements domicile travail ne vont faire qu'augmenter alors que :

- Le réseau de transport collectifs est déjà saturé aux heures de pointe
- Le nombre de cars Express dans le département est nettement insuffisant
- Le réseau routier est totalement sous-dimensionné en raison du sous-investissement chronique de l'état et de la région dans les Yvelines. De plus l'A86, voie structurante du département, ne peut être utilisée par la majorité des automobilistes voulant aller du Nord au Sud des Yvelines, car





elle a été privatisée à partir de Rueil Malmaison et n'est accessible qu'aux automobilistes CSP ++ et aux entreprises, vu le prix du péage (Il en va de même pour l'autoroute A14).

Avec ce SDRIF-E, le nombre de logements et d'habitants des Yvelines va croître dans un environnement inadapté. L'ICE va diminuer et le trafic routier va continuer à augmenter avec de plus en plus de bouchons, et donc de pollution, ce qui empêchera de suivre la trajectoire ZEN. L'objectif d'amélioration de la qualité de vie des Yvelinois est inatteignable.

### ***D/ AU NIVEAU DE LA CA SAINT GERMAIN BOUCLES DE SEINE (CASGBS).***

#### **Logements/emplois**

Ces dernières années, les constructions de logements se faisaient, entre autres, en prenant des terrains sur la plaine de Montesson. Depuis sa classification en ZAP, la tendance actuelle pour répondre aux obligations de logements amène souvent les communes de la CASGBS à changer d'affectation les zones d'activités pour construire des logements. On peut citer comme exemple typique l'usine Pathé à Chatou qui a été délocalisée en Allemagne, puis le site a été converti en bureaux et logements et dernièrement totalement en logements.

De nouveaux projets sont actuellement à l'étude comme par exemple le site de l'ex laboratoire Servier à Croissy-sur-Seine, et le projet de construction de logements sur le site de 22 hectares de Villevert à la place de l'ancien site Bull. Ces derniers projets sont une aberration et vont à l'encontre du Polycentrisme et de tous les objectifs SDRIF-E.

Cette tendance pourrait-être compréhensible s'il y avait trop d'emplois dans la CASGBS, mais ce n'est absolument pas le cas.

Il est précisé OR 57 que la construction de nouveaux logements doit contribuer à l'équilibre entre habitat et emploi. Le SSHH demande à la CASGBS, pour la période 2024-2030, de construire 1932 logements. Or la CASGBS n'a un indice de concentration d'emploi (ICE) que de 61. Ceci veut dire que tous les nouveaux habitants seront obligés d'aller travailler en dehors de la CASGBS en prenant soit leur voiture soit les transports collectifs. **On est loin de l'objectif d'équilibre habitat-emploi du SDRIF.**

Il convient de noter que l'ICE moyen de chaque commune de la CASGBS n'est que de l'ordre de 20. Donc cela induit, étant donné l'absence de transport collectif intra-CASGBS et le manque de piste cyclable, une augmentation du trafic routier sur une voirie déjà saturée aux heures de pointe.

De plus, il est incompréhensible que la CASGBS ait une obligation de construire 1932 logements, pour la période 2024-2030, avec un ICE de 61, alors que la CA Saint-Quentin-en-Yvelines doit construire 1754 logements avec un ICE de 125. L'obligation de la CASGBS est disproportionnée.

- **Nous demandons la préservation des zones d'activités économiques**
- **Nous demandons de revoir à la baisse l'objectif de 1932 logements pour la CASGBS**

**Cadeb** : 25 Avenue Marcelle – 78500 Sartrouville

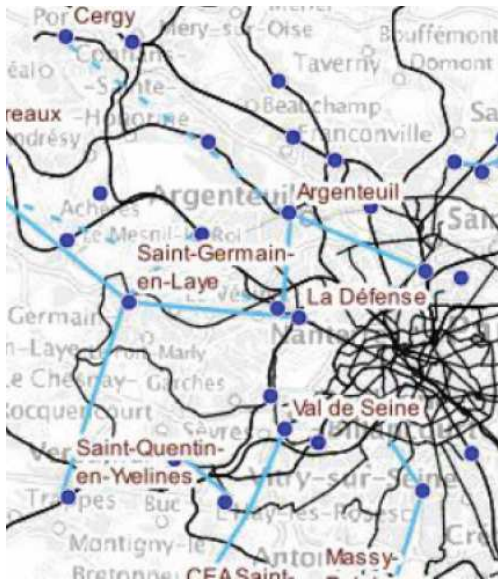
**Email** : [cadeb78@laposte.net](mailto:cadeb78@laposte.net) **Site internet** : [www.cadeb.org](http://www.cadeb.org) Association agréée pour la protection de l'environnement dans un cadre départemental par arrêté préfectoral du 4 janvier 2023

A cause du SDRIF-E, la CASGBS va continuer de construire des logements privés et sociaux dans des secteurs où il y a une carence d'emploi. De plus pour construire ces logements, on annule les possibilités de création de nouveaux emplois en supprimant des zones d'activités. L'ICE de la CASGBS ne va faire que baisser, les voiries seront encore plus saturées et les trains encore plus bondés. L'agglomération sera de plus en plus une agglomération-dortoir.

Quand nos grands décideurs comprendront-ils que l'on doit construire des logements là où il y a des créations d'emplois ?

### Transports collectifs

Comme pour la GC, il n'y a pratiquement pas de transports collectifs tangentiels (intra-CASGBS). Les transports existants servent uniquement au rabattement vers les gares du réseau radial qui va vers Paris.



Le SDRIF-E propose la création de Car Express pour relier rapidement les villes entre elles. Comme on le voit sur la carte, il est proposé une liaison Saint Germain en Laye - La Défense qui va doubler le RER A ; De plus, une liaison de bus est ajoutée de Montesson à la Défense. C'est donc toujours davantage pour la MGP.

Par contre, le plus étonnant, c'est qu'il n'y ait pas, même dans le nouveau SDRIF, de liaison directe de bus prévue entre Sartrouville-Montesson et Saint Germain en Laye, pour les usagers et les scolaires. De plus, le PLU 2020 de Montesson prévoit de construire 1500 nouveaux logements le long de cette ligne. Le Cadeb ne cesse de réclamer, depuis plus de 10 ans le rétablissement de cette liaison bus.

Il faut croire que les déplacements intra-Communauté d'Agglomération ne sont pas la priorité de la région.

- **Nous demandons le développement d'un réseau de transports collectifs pour relier les villes entre elles intra CASGBS**
- **Nous demandons de rétablir la liaison bus entre Sartrouville-Montesson et Saint Germain en Laye**

### Nuisances des transports ferroviaires OR 136 et 137.

Pour considérer le train comme une réponse à la décarbonation des transports, il est impératif de traiter les pollutions sonores et **vibratoires** qu'il génère, **à la source et en amont** de tout projet d'urbanisme et de modernisation ou de prolongement des réseaux, au risque de voir s'accroître le nombre de riverains

exposés et se dégrader notre environnement sonore.

L'aspect vibratoire des nuisances n'est pas pris en compte en France alors qu'il impact fortement les riverains des voies ferrées. L'exemple du RER A, branche de Saint Germain en Laye, est significatif à cet égard : pour augmenter l'emport du RER, des nouvelles rames à deux étages ont été mises en service sans avoir tenu compte de l'aptitude du ballast à supporter cette nouvelle charge sans conséquence pour l'environnement. Le résultat, c'est que l'amplitude des vibrations a augmenté fortement se traduisant pour les riverains par une augmentation importante des nuisances sonores.

- **Nous demandons que l'OR 136 soit modifié en ce sens :** « ...Leurs impacts en termes de bruit, **de vibrations** et de pollution... » **et pour l'OR 137 :** « ...des nuisances sonores **et vibratoires** et des pollutions... »
- **Nous demandons qu'une étude soit réalisée sur le RER A branche de Saint germain en Laye afin d'apporter une solution rapide aux nuisances vibratoires importantes subies par les riverains depuis la mise en service des nouvelles rames.**

## **CONCLUSIONS ET AVIS DU CADEB**

Si le Cadeb partage les objectifs de ce SDRIF-E 2040, il n'en va pas de même des orientations réglementaires, principalement du fait de la non prise en compte des spécificités de la Grande Couronne. **Ce SDRIF-E n'est pas le Schéma Directeur régional de l'Île de France, mais le Schéma directeur de la Métropole du Grand Paris.**

Les objectifs et règlements de ce SDRIF sont, in fine, destinés à accroître encore plus le développement de la Métropole du Grand Paris au détriment de la Grande Couronne car les principales mesures d'urbanisation ne sont applicables qu'à la Métropole du Grand Paris. De plus c'est la Métropole du Grand Paris qui va avoir les investissements les plus importants sur les infrastructures de transports avec, entre autres, le Grand Paris Express et qui profitera presque exclusivement des retombées de ces investissements.

Pour la Grande Couronne, l'absence de prise en compte de ses spécificités et le manque d'étude approfondie sur les mobilités, les modes de vie, les emplois, la démographie, ... ne permettront pas d'atteindre les objectifs du SDRIF en partant de sa situation actuelle.

Tant que l'activité économique ne sera pas revenue à un niveau suffisant, qu'un véritable réseau de transports collectifs, propre à la Grande Couronne ne sera pas étudié sérieusement et mis en place, il est illusoire de prétendre obtenir avec les mesures réglementaires du SDRIF-E ne serait-ce qu'un rapprochement travail/habitat, une diminution des émissions de CO<sub>2</sub> et une amélioration de la qualité de vie.

Bien au contraire les mesures réglementaires ne vont qu'amplifier l'effet négatif de métropolisation en augmentant le caractère majoritairement résidentiel de la Grande Couronne et en particulier des Yvelines, avec l'obligation de construire des logements (moyenne 13% par an) là même où il n'y a pas de création d'emplois.



**Nous ajoutons que la situation est urgente, des décisions ambitieuses doivent être prises rapidement,** afin de stopper dès maintenant l'artificialisation des sols, ainsi que le remplacement de l'activité économique par de l'habitat.

**Avis du Cadeb sur le SDRIF-E 2040.**

*En raison des commentaires et remarques qui précèdent, le CADEB, Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de Seine / Saint-Germain-en-Laye, donne **un avis défavorable** au projet de schéma directeur de la région Île-de-France -Environnemental (SDRIF-E). IL souhaite qu'un nouveau projet de SDRIF-E soit étudié afin de prendre en compte les spécificités de la Grande Couronne.*

## AVIS sur le projet de PPA-IDF 2022-2030

(Plan de Protection de l'Atmosphère)

### Suggestions d'arguments

suite à l'analyse par l'ADVOCNAR du dossier d'enquête publique sous l'angle de l'impact négatif du secteur aérien en termes de pollution de l'air et des actions possibles visant à améliorer la qualité de l'air afin de protéger notre santé.

#### Situation globale :

- Notre région est en dépassement chronique des valeurs-limites pour la qualité de l'air prescrites par la directive européenne.
- Elle fait partie des 2 régions dont la qualité de l'air ne s'est pas suffisamment améliorée.
- La pollution de fond dépasse les valeurs-guides de l'OMS, cette situation présente un maximum de risques pour la santé humaine.
- Une fois de plus, la France est montrée du doigt pour son absence de respect des normes environnementales qui ne cessent de se dégrader.
  - Le 12 juillet 2017, l'Etat français a été condamné par le Conseil d'Etat pour son inaction à améliorer la qualité de l'air en France. En 2021, l'Etat a été mis sous astreinte pour défaut d'action. Actuellement cette mise sous astreinte concerne encore deux régions dont l'Ile-de-France.
  - L'Etat français a été mis plusieurs fois en demeure par la Commission Européenne pour non-respect de la Directive 2008/50/CE qui fixe les limites à ne pas dépasser concernant différents polluants : oxydes d'azote (NOx), particules fines PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>.
  - L'Etat français a ensuite été mis deux fois en demeure d'exécuter la décision de la CJUE (Cour de Justice de l'Union Européenne) suite à son arrêt de 2019 concernant le dépassement des valeurs-limites pour les oxydes d'azote et risque une lourde condamnation.
- Il faut agir de façon urgente sur tous les secteurs polluants. La protection de notre santé est en jeu.

#### Pollution du secteur aérien :

- Le secteur aérien est le 2<sup>e</sup> pollueur d'Ile-de-France aux oxydes d'azotes avec 11% des émissions d'oxyde d'azote recensées pour la région en 2019 (chiffres Airparif). Il est le seul secteur à avoir augmenté ses émissions de 18% entre 2005 et 2019, tandis que les autres secteurs ont baissé leurs émissions sur la même période : moins 58% pour le transport routier, moins 49% pour le secteur résidentiel.
- L'aéroport Roissy-Charles de Gaulle est responsable à lui seul de 75% des oxydes d'azote liés aux aéroports franciliens.
- L'étude Airparif publiée le 28 février 2024 « Le trafic aérien engendre une augmentation des niveaux de particules ultrafines à proximité des aéroports » révèle des concentrations inquiétantes de particules ultrafines à proximité de l'aéroport, dans un secteur habité. Les particules ultrafines sont les plus nocives et aucun seuil n'a encore pu être fixé faute de connaissance exacte des effets sur la santé. Une concentration semblable au périphérique parisien est mesurée à 1 km de l'aéroport. A cette distance sont situées des villes comme Le Mesnil-Amelot ou Roissy en France. Une surconcentration est mesurée à 5 km de l'aéroport, due au trafic aérien et au trafic routier induit. A cette distance sont situées des villes comme Villepinte, Mitry-Mory, Louvres, Goussainville, Vaudherland, Gonesse.

#### **Pollution de l'air et risques pour la santé :**

- La pollution de l'air provoque des atteintes à notre santé : bronchiolites, cancers, maladies cardiaques, allergies ...
- La pollution de l'air est responsable de milliers de morts en Ile-de-France chaque année :
  - 3680 décès attribués à une exposition prolongée au NO<sub>2</sub> (chiffres ORS 2019)
  - 6260 décès attribués à une exposition prolongée aux PM<sub>2,5</sub> (chiffres ORS 2019)
- Les avions sont responsables d'émissions polluantes similaires à celles des moteurs diesel : oxydes d'azote, particules fines et ultrafines, composés organiques volatils, ...
- Sous l'effet du rayonnement solaire, les oxydes d'azotes se transforment en ozone troposphérique dangereux pour la santé, provoquant des irritations oculaires, de la toux et l'altération de la capacité respiratoire.
- Il y a une absence d'égalité dans les expositions environnementales et dans les territoires qui composent l'Ile-de-France : les villes aux abords des aéroports et/ou qui sont survolées combinent pollutions de l'activité aéroportuaire, pollutions dues aux engrais chimiques, pollutions à proximité des routes.

#### **Actions insuffisantes du secteur aérien :**

- Comme pour le précédent Plan de Protection de l'Atmosphère, les actions minimales de réduction des émissions polluantes du secteur aérien du PPA-IDF 2022-2030 concerneront uniquement la pollution au sol : limitation du roulage des avions, limitation de l'usage des APU (Auxiliaires de Puissance) et utilisation d'engins de pistes électriques. Les émissions d'oxyde d'azote augmenteront de 9,2 % d'ici à 2030.
- Avec la pollution au sol, le PPA-IDF 2022-2030 s'attaque à seulement 12% des émissions du secteur aérien officiellement recensées par Airparif.
- Concernant l'optimisation du roulage et une possible baisse de 10% de la consommation d'ici à 2030, c'est un leurre car le roulage a déjà été optimisé à Orly et Roissy, et compte-tenu de l'augmentation du trafic prévue, il ne pourra pas l'être plus.
- On nous annonce tranquillement que les émissions d'oxydes d'azote du secteur aérien augmenteront de + 9,2 % entre 2018 et 2030.
- Le secteur affiche une perspective d'augmentation du trafic de 10% d'ici à 2030.
- Je constate dans la « fiche méthodologique aérien » que les émissions d'oxyde d'azote (NOx) du secteur poursuivront leur augmentation de façon très nette entre 2018 et 2030.
- Le PPA-IDF 2022-230 met la priorité sur des actions permettant une baisse des émissions du trafic routier et du chauffage individuel au bois, principales sources de pollution en Ile-de-France d'après les documents : le secteur aérien étant le 2<sup>e</sup> pollueur d'Ile-de-France aux oxydes d'azote, des actions efficaces doivent également être prises en priorité.
- Le secteur aérien ne peut pas échapper seul aux mesures de réduction et compromettre les efforts réalisés dans tous les autres domaines. Il doit faire sa part, d'autant plus que les 2/3 du trafic sont dus aux voyages d'agrément, activité facilement évolutive et nettement moins essentielle que le transport routier, les secteurs résidentiel et tertiaire ou encore la branche énergie.
- Tous les autres secteurs, dont le transport routier et le secteur résidentiel, présentent des émissions à la baisse, le secteur aérien doit faire sa part.

**Avis à formuler en conclusion :**

Pour toutes ces raisons, je rends un AVIS DÉFAVORABLE au projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France 2022-2030.

**Propositions d'actions pour le secteur aérien :**

Mesures principales :



- Pour ma santé et celle de mes concitoyens, j'exige une réduction du trafic de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle à court terme, soit un plafonnement à 440 000 mouvements d'avions par an, seule mesure réellement efficace pour faire baisser rapidement les émissions et la pollution locale dont les avions sont responsables. Des mesures de réduction du trafic devront également être prises à Orly et au Bourget pour les mêmes raisons : plafonnement à 200 000 mouvements d'avions par an à Orly, et 50 000 mouvements d'avions au Bourget.

#### Mesures complémentaires :

- Mettre en place l'atterrissage en descente continue généralisé pour Orly et Roissy CDG afin de réduire la consommation de carburant et les émissions polluantes. Cette mesure réduira également les gaz à effet de serre et la pollution sonore.
- Evaluer de façon objective et complète la pollution chimique due au transport aérien en Ile-de-France sans limite d'altitude. Actuellement cette pollution n'est évaluée que jusqu'à 915 mètres d'altitude.
- Appliquer les lignes directrices de l'OMS concernant la qualité de l'air, plus exigeantes et plus protectrices pour la santé.
- Contraindre le renouvellement accéléré des flottes d'avions par le biais de mesures réglementaires, afin de favoriser des avions moins polluants
- Appliquer la mesure de restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution prévue à l'article L223-1 du Code de l'Environnement : en cas de pic de pollution prolongé, le trafic aérien pourra être restreint comme c'est le cas pour le trafic routier.
- Fixer clairement les objectifs de réduction des émissions polluantes à atteindre pour le transport aérien.