

Rapport pour le conseil régional
JUN 2016

Présenté par
le groupe Europe Écologie Les Verts et apparentés
du conseil régional d'Ile-de-France

**CONDITIONS PRÉALABLES À LA LUTTE
CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR**

:

Sommaire

EXPOSÉ DES MOTIFS	4
Préalable	4
Introduction.....	4
1. La pollution de l'air, fléau francilien.....	6
2. Une région engagée, qui doit poursuivre et renforcer sa lutte contre la pollution de l'air	9
3. Deux focus au cœur des compétences régionales	15
4. Les citoyen-nes, moteurs de la lutte contre la pollution de l'air	19
ANNEXE AU RAPPORT	22
PROJET DE DÉLIBÉRATION	24

EXPOSÉ DES MOTIFS

Préalable

Suite au renvoi en commission de la niche initialement intitulée « Pour un plan transversal pluriannuel de lutte contre la pollution de l'air », par les groupes de la majorité, et à la concomitance de sa présentation avec le Plan Air de Mme Jouanno, vice-présidente chargée de l'écologie et du développement durable, dans la séance plénière du mois de juin 2016, la présentation de ce document a dû être légèrement modifiée.

En conséquence, le groupe EELV&A a décidé de retirer les mentions à un plan pluriannuel, transversal et mesurable, et à la gestion des pics de pollution, qui seront éventuellement portées par voie d'amendements directement sur le plan Air, en cas de besoin, mais maintient bien entendu sa niche, qui vise à poser des conditions préalables à un plan de lutte contre la pollution de l'air.

La niche déposée par le groupe EELV&A a été modifiée – à la marge – en ce sens.

Introduction

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

Le dérèglement climatique est une conséquence de la pollution de l'atmosphère par les gaz à effet de serre (GES) émis de manière inconsidérée par les activités humaines.

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

L'essentiel des difficultés dans la lutte contre la pollution atmosphérique réside dans le fait que c'est le mode de vie des sociétés de consommation, basé sur l'exploitation des ressources fossiles, qui est la principale source du problème.

A l'instar de la COP 21 qui s'est soldée par la signature de 195 États et de l'Union Européenne d'un traité qui fixe des engagements chiffrés pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), la Région Île-de-France, à travers son "Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie", dans son volet "Qualité de l'Air", s'est donné des objectifs de baisse d'émission de particules et de polluants de l'atmosphère qui répondent aux exigences européennes.

La quasi-totalité de l'économie et de l'activité humaine repose sur l'exploitation et la transformation du pétrole. Laisser croire que la lutte contre les pollutions atmosphériques sera efficace en additionnant uniquement des mesures, sans remettre en question des choix industriels, énergétiques, économiques et en définitive des choix de société, c'est perdre la bataille avant de la commencer.

C'est sans aucun doute pour cette raison que l'action publique a eu une faible influence depuis la Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE). À cette « Loi sur l'air » se sont ajoutés de multiples textes réglementaires et autres directives, qui restent opérationnellement peu efficaces.¹

La qualité de l'air s'améliore depuis 10 ans en Île-de-France mais de manière très disparate. Sous l'effet de l'application de nouvelles normes à destination des industries et plus particulièrement la normalisation automobile au niveau de l'Union européenne. On ne peut que regretter le manque de responsabilité de certains industriels qui ne respectent pas les normes actuelles. Le dernier scandale des logiciels qui truquent les mesures d'émissions de polluants chez le constructeur Volkswagen ou les homologations sur circuits des véhicules dans des conditions très éloignées de celles de l'usage sur les routes rajoute à la complexité d'agir efficacement en aval. Les pouvoirs publics ont l'obligation de s'interroger sur leur capacité à faire respecter les normes mais aussi sur la responsabilité de leur prise de décision. Ainsi l'absence d'une réelle fiscalité environnementale au profit d'une fiscalité sur le travail constitue de véritables erreurs stratégiques, économiques et sanitaires. Le choix de relancer l'équipement de véhicules Diesel pendant le Grenelle de l'environnement constitue en cela l'un des plus criants exemples.

Aussi, il convient pour tous les responsables politiques de faire preuve d'une grande responsabilité mais aussi d'humilité face à cet enjeu. C'est un travail de longue haleine qui doit être conduit pour faire avancer l'intérêt général. Il y a nécessité de prendre des mesures concrètes et engageantes pour prolonger l'action publique menée depuis plus de 20 ans et aussi d'engager une transformation des modes de vie de nos sociétés très polluantes. Ceci, dans un contexte de croyance en la "croissance économique" qui devrait être sacralisée, quitte à mettre en péril l'équilibre fragile de l'écosystème qui garantit la vie sur la planète.

C'est pourquoi la question de la pollution de l'air est un enjeu de société qui doit nécessairement s'appuyer sur la citoyenneté des individus, la formation, l'information pour sortir de la sphère des experts et des « sachants ». Il ne s'agit pas d'opposer les moyens d'action mais bien de les mettre en synergie pour lancer un vaste projet, citoyen, ambitieux, qui dépasse les postures et les croyances idéologiques.

Sans pouvoir prétendre à une quelconque exhaustivité sur le sujet de la qualité de l'air, qui devrait plutôt être l'objet d'un rapport cadre, cette délibération propose de poser les jalons d'une réflexion sur les conditions préalables à un plan de lutte contre la pollution de l'air et surtout d'en prédéfinir quelques principes incontournables.

Ainsi, ce rapport définit 4 axes :

1. proposer un suivi budgétaire de la lutte contre la pollution de l'air avec la mise en place d'un jaune budgétaire qui permettra de donner de la visibilité sur les mesures mises en œuvre.
2. s'engager à participer à la dédiésélisation en Île-de-France en ayant une politique régionale exemplaire (à la Région et au STIF)
3. Anticiper la mise en place de la loi de surveillance de la qualité de l'air intérieur en présentant des plans d'action pour le patrimoine régional et pour l'accompagnement des municipalités.
4. Réaffirmer la place des citoyen-nes francilien-nes depuis la participation aux décisions jusqu'à l'information aux habitant-es :
 - La mise en œuvre de la « Conférence citoyenne pour l'amélioration de la qualité de l'air en Île-de-France » qui n'avait pu se tenir en raison du calendrier électoral de 2015.
 - Un soutien appuyé à Airparif.

¹ Un exposé éducatif sur les textes réglementaires inopérants dans le livre de Franck BOUTARIC - « Pollution atmosphérique et action publique » - Editions rue d'ULM – Sciences Durables - 2014
Proposition de délibération EELVA juin 2016

1. La pollution de l'air, fléau francilien

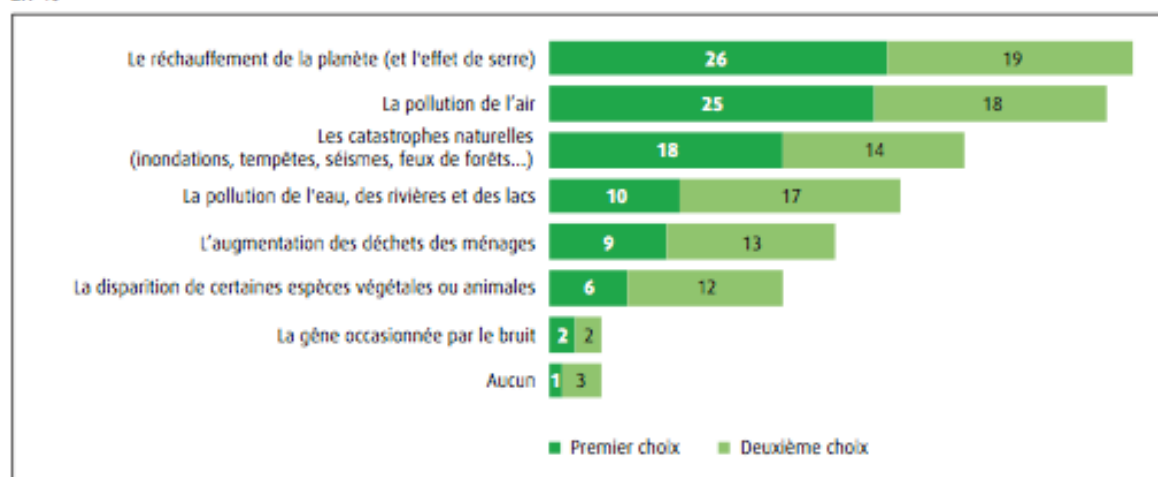
1.1. Le danger de la pollution de l'air sur la santé des Franciliennes

C'est la dernière enquête d'opinion annuelle du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) ² qui l'annonce : les deux premiers sujets de préoccupation des Français en matière environnementale sont le changement climatique (26 %) et la pollution de l'air (25 %, en progression de 4% entre 2014 et 2015). Cf. le graphique ci-dessous :

GRAPHIQUE de l'enquête sur les opinions et pratiques environnementales des Français-es en 2015 :

Graphique 1 : parmi les problèmes suivants liés à la dégradation de l'environnement, quels sont ceux qui vous paraissent les plus préoccupants ? (deux réponses possibles)

En %



Source : CGDD/SOeS, plateforme Environnement de l'enquête « Comme » réalisée par l'Insee en novembre 2015

Loin d'être épargnée, l'Île-de-France est l'un des territoires français où les valeurs limites réglementaires sont très régulièrement dépassées. Les différents partis en campagne régionale ne s'y sont pas trompés, ayant tous mentionné - d'une manière ou d'une autre - dans leur programme la question de la qualité de l'air, sur fond d'une actualité importante : Conférence Climat, mesures de circulation alternée lors de pics de pollution ou scandale de Volkswagen sur le Diesel...

La pollution représente un risque environnemental majeur pour la santé. Ses conséquences inquiètent - à juste titre - puisque dans le monde, ce ne sont pas moins de 7 millions de personnes qui meurent prématurément par an du fait de la pollution de l'air ³. En France, à l'âge de trente ans, l'espérance de vie des personnes vivant dans les plus grandes villes serait réduite de 3,6 à 7,5 mois. Depuis le début des années 70, le taux d'allergies, de maladies asthmatiques et cardiovasculaires a bondi de l'ordre de 40%. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) reconnaît que la pollution de l'air fait peser une menace importante sur le plan sanitaire partout dans le monde et émet des recommandations spécifiques ; le Centre international de recherche sur le cancer (IARC), agence spécialisée de l'OMS, a également classé en 2013 la pollution de l'air extérieur et plus spécifiquement les particules comme cancérigènes.

² Source : Commissariat général au Développement Durable. Opinions et pratiques environnementales des Français en 2015. N° 75 - Avril 2016. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CS750.pdf>

³ Selon la dernière étude de l'OMS sur la pollution de l'air, parue en mars 2014 : http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air_pollution/fr/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=7-millions-de-deces-prematures-sont-lies-a-la-pollution-de-lair-chaque-annee

Les effets sur la santé sont multiples et peuvent notamment induire des effets respiratoires ou cardiovasculaires, ou encore des effets à long terme liés à des expositions chroniques. Certaines catégories de populations sont plus exposées ; c'est le cas notamment des jeunes enfants, des sportifs ou encore des personnes âgées mais, comme le précise Airparif ⁴, l'essentiel de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique est dû aux jours de pollution « habituelle », ce qui est bien un véritable fléau pour l'Île-de-France ⁵.

PYRAMIDE DES EFFETS DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE ⁶



Cependant, si la pollution atmosphérique est aujourd'hui l'un des principaux enjeux environnementaux pour l'opinion publique, tant sur le plan global que local, les ménages attendent beaucoup des pouvoirs publics ou des entreprises : amélioration de l'offre de transports, fabrication/vente de produits locaux par exemple...

1.2. Des outils de mesure indispensables à la prise de décision

Dès la fin du 19^{ème} siècle, avec l'essor de l'activité industrielle, les pouvoirs publics se sont emparés de la question de la qualité de l'air en mesurant les polluants émis dans les milieux urbains. A Paris, le dioxyde de carbone, l'ammoniac et l'ozone sont les premiers composants chimiques mesurés et dès le début du 20^{ème} siècle, deux organismes seront créés pour élargir la surveillance : le Laboratoire d'Hygiène de la Ville de Paris (LHVP) et le Laboratoire Central de la Préfecture de Police (LCPP).

⁴ AIRPARIF : Association Interdépartementale pour la gestion du Réseau automobile de surveillance de la Pollution Atmosphérique et d'Alerte en Région Île-de-France – créée le 23 avril 1979 elle a pour objectif de rationaliser et moderniser les divers outils de mesures existants en centralisant les stations de mesures exploitées par le LHVP, le LCPP et EDF.

⁵ Source Airparif. Evaluation des risques de la pollution urbaine sur la santé en Île-de-France : <http://www.airparif.asso.fr/pollution/effets-de-la-pollution-sante#impact>

⁶ Source : Commissariat général au Développement Durable. Opinions et pratiques environnementales des Français en 2015. N° 75 - Avril 2016. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CS750.pdf>

Le LHVP concentrera ses travaux sur les espaces clos (notamment le métro parisien) tandis que le LCPP développera sa surveillance de l'air extérieur face à l'essor sans précédent des industries de la chimie, de la production d'électricité et des véhicules à moteur.

En 1952, lors du « Great Smog » de Londres, le lien entre pic de pollution et augmentation de la mortalité a été clairement mis en évidence. A l'issue de cet épisode dramatique, l'ensemble des pays européens a pris la mesure de cette question de santé publique.

En France, ce n'est qu'en 1970, que les premières stations permanentes de mesure à proximité des axes routiers seront mises en œuvre par le LCPP et en 1979, le Ministère de l'Environnement et de la Direction Interdépartementale de l'Industrie d'Île-de-France initie la création d'Airparif.

Depuis, Airparif a largement contribué à la prise de conscience par les pouvoirs publics et les habitant-es des niveaux d'émissions de polluants dans l'atmosphère francilienne. Ce savoir-faire et cette expertise sont unanimement reconnus et participent au rayonnement de la France avec ses contributions, partenariats et actions dans toute l'Europe (Allemagne, Suisse, Italie, etc.) et le monde entier (Koweït, Chili, Beyrouth, Dubaï, Chine, etc.).

C'est grâce à cette association que la population et les pouvoirs publics peuvent avoir des données fiables et prendre des mesures pour enrayer le fléau de la pollution de l'air.

Outil indispensable pour la politique de lutte contre la pollution de l'air, il est essentiel que les pouvoirs publics garantissent le bon fonctionnement d'AIRPARIF.

1.3. Origines de la pollution de l'air en Île-de-France : le bilan mitigé de 2015

Au global, les Francilien-nes sont largement sur-exposé-es à la pollution atmosphérique :

- Pour les particules fines PM2.5, 11.5 millions de Francilien-nes ont été concerné-es en 2015 par le dépassement de l'objectif de qualité (sur une population de 12 millions).
- 1.6 millions de Francilien-nes ont été exposé-es en 2015 au dépassement de la valeur limite annuelle en NO2, dont plus de 1 Parisien-ne sur 2.
- 300 000 habitant-es situé-es dans l'agglomération et qui résident au voisinage de grands axes de circulation ont été potentiellement concerné-es par un dépassement de la valeur limite journalière pour les particules PM10.

Du point de vue des épisodes de pollution, ce sont encore 16 journées de déclenchement de la procédure d'information et d'alerte qui ont été enregistrées en 2015, soit autant qu'en 2014.

(Source AIRPARIF – rapport http://www.airparif.asso.fr/_pdf/publications/Bilan_QA_IDF_2015.pdf)

Malgré une amélioration pour le dioxyde d'azote, en 2015, plus de 1.5 millions de Franciliens sont toujours exposés à des niveaux de pollution qui ne respectent pas la réglementation. Pour les particules et l'ozone, la situation ne s'est pas dégradée mais elle reste également insatisfaisante. Par rapport à 2014, les niveaux de particules marquent une stabilité et ceux de dioxyde d'azote sont en légère baisse. Ce mieux s'explique par des conditions météorologiques plutôt favorables à la dispersion de la pollution tout au long de l'année 2015, à l'exception cependant de la période d'épisodes de pollution de mars. De plus, des températures hivernales très douces ont limité l'usage du chauffage (sauf en février). En revanche, sur le moyen terme, c'est surtout la conjugaison de mesures réglementaires et incitatives de diminution des émissions, européennes, nationales et locales, qui ont permis cette tendance à l'amélioration.

Quant à l'ozone, c'est le seul polluant pour lequel les niveaux moyens ont augmenté au cours des dernières décennies. Cette hausse se stabilise : ce que confirment à nouveau les niveaux de 2015 par rapport à ceux de 2014. À noter que ce polluant n'est pas directement émis dans l'atmosphère mais se forme suite à des transformations chimiques sous l'action des rayons du soleil. L'ozone fait partie des polluants qui ont des impacts à la fois locaux, sur la santé et la végétation, et à l'échelle de la planète comme gaz à effet de serre. Son seuil de protection de la santé est dépassé tous les ans dans l'ensemble de la région Capitale, mais de façon plus importante en zone rurale. Au-delà de cette pollution chronique quotidienne, 2015 a été marquée par le même nombre d'épisodes de pollution qu'en 2014 (16 jours). Ces épisodes ont essentiellement concerné les particules avec cependant 4 jours de dépassement pour l'ozone durant l'été. Comme l'année précédente, les 12 épisodes aux particules se sont concentrés sur les trois premiers mois de l'année, notamment en mars où ils ont donné lieu à la mise en place de mesures ponctuelles d'urgence, telle que la circulation alternée (le 23 mars), pour faire diminuer leur intensité et leur durée.

Cinq polluants dépassent toujours la réglementation, à des degrés divers : le dioxyde d'azote, les particules (PM10 et PM2,5), l'ozone et le benzène. Ce sont les Franciliens résidant dans l'agglomération parisienne et le long du trafic qui sont les plus concernés : au voisinage de certains grands axes la pollution est jusqu'à deux fois supérieure aux normes annuelles. Les niveaux particules PM10 et le dioxyde d'azote font d'ailleurs l'objet d'un contentieux entre la France et la Commission européenne pour non-respect des directives sur la qualité de l'air (respectivement avis motivé et mise en demeure - cf. infractions européennes⁷).

2. Une région engagée, qui doit poursuivre et renforcer sa lutte contre la pollution de l'air

L'article 3 de la Loi MAPTAM du 28 janvier 2014 charge les régions d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences liées au climat, à la qualité de l'air et de l'énergie.

Le 16 juillet 2015, la loi NOTRe, adoptée définitivement par l'Assemblée Nationale et le Sénat, crée un « Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires » (SRADDET) dont l'élaboration est confiée aux régions. Elle confirme ainsi les régions dans leur rôle prescriptif en faveur de la lutte contre la pollution de l'air.

La Région Île-de-France s'est déjà dotée de plusieurs schémas régionaux qui fixent des axes d'actions, dont certains ont déjà été mis en œuvre, et a démontré son engagement dans la lutte contre la pollution de l'air.

2.1. L'Île-de-France : un engagement dans la durée contre la pollution de l'air

De nombreuses actions complémentaires dans la lutte contre les pollutions atmosphériques ont été engagées ces dernières années et il conviendra de les maintenir, de les renforcer et/ou de les adapter aux évolutions contextuelles.

⁷ Mises en demeure art. 258 du TFUE

- Infraction 20152074 – du 18/06/2015 - AIR - Breach of Directive 2008/50/EC as regards the respect of NO2 limit values in France

- Infraction 20082190 – du 29/04/2015 - AIR - AIRQUALITY: PM10 LIMIT VALUES EXCEEDANCES

Les principes généraux annoncés par l'exécutif régional lors des débats budgétaires d'avril 2016 posent légitimement la question de la continuité et de la pérennisation de certains dispositifs. Il conviendra de clarifier les lignes directrices. Ce sera nécessairement l'un des enjeux forts de la définition du « plan Air » annoncé par la 2ème Vice-Présidente en charge de « l'écologie et du développement durable ».

2.1.1. Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)

Le SRCAE, élaboré conjointement par le Préfet de Région et le Conseil Régional, définit des orientations destinées à prévenir ou réduire la pollution atmosphérique afin d'atteindre les objectifs de qualité de l'air. Il se décline sous forme d'orientations thématiques propres à tous les secteurs concernés par la qualité de l'air (bâtiments, énergies renouvelables et de récupération, consommations électriques, transports, urbanisme et aménagement, activités économiques, agriculture, modes de consommation durables, adaptation au changement climatique).

Dans sa partie « qualité de l'air », il comporte 21 recommandations et 77 actions pour atteindre à horizon 2020 des objectifs chiffrés de baisse des polluants.

Rappel des objectifs du plan régional pour la qualité de l'air

- Atteindre les objectifs de qualité de l'air fixés par la réglementation ou par l'Organisation Mondiale de la Santé, en particulier pour les polluants pour lesquels sont observés en Île-de-France des dépassements :
 - o les particules PM10 : 25 µg/m³ en moyenne annuelle d'ici 2015, pour tendre vers les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé, à 20 µg/m³ ainsi que 50 µg/m³ (moyenne journalière) à ne pas dépasser plus de 35 jours par an,
 - o les particules PM2,5 : 15 µg/m³ d'ici 2015 pour tendre vers les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé à 10 µg/m³,
 - o le dioxyde d'azote NO₂ : 40 µg/m³ en moyenne annuelle,
 - o l'ozone O₃ : seuil de protection de la santé : 120 µg/m³ sur 8 heures, le benzène C₆H₆ : 2 µg/m³ en moyenne annuelle.
- Atteindre ces objectifs de qualité de l'air à proximité immédiate d'axes majeurs de trafic ou sources importantes de polluants (ou proposer, pour ces zones, des mesures compensatoires dans un souci d'équité environnementale).
- Diminuer les émissions d'autres polluants tels que les pesticides, les dioxines et les hydrocarbures aromatiques polycycliques et limiter l'exposition des Franciliens.
- Accompagner les évolutions nationales en termes de surveillance et de réglementation de l'air intérieur. Au niveau régional, appliquer une politique volontariste en matière de bonne pratique dans les Établissements Recevant du Public (ERP), en particulier ceux accueillant des enfants.

2.1.2. Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Ce document d'urbanisme à l'échelle régionale, approuvé par le Conseil d'Etat en Décembre 2013, vise à maîtriser l'étalement urbain mais aussi à revoir les équilibres territoriaux en termes d'activité économique et d'offre de logements tout en sanctuarisant les trames vertes et bleues indispensables à la biodiversité et à la préservation des espaces verts.

Par son caractère prescriptif sur l'ensemble des documents d'urbanisme du territoire régional, il est un point d'appui essentiel pour la mise en œuvre de politiques publiques d'aménagement écoresponsables.

2.1.3. Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) : 9 défis à relever, 34 actions pour y parvenir

Le PDUIF adopté en juin 2014 représente la vision stratégique du développement des mobilités à l'échelle de notre région à l'horizon 2020. Outil de planification, il intègre les besoins de mobilités aux problématiques de développement régional, notamment de l'aménagement et de la préservation de notre environnement, dont la qualité de l'air est un aspect essentiel.

Le PDUIF liste ainsi neuf défis à relever pour tenir les engagements régionaux et améliorer la qualité de vie des Francilien-nes tout en proposant 34 pistes d'actions concrètes, pour la plupart déjà mises en œuvre. Il conviendra de poursuivre ces actions volontaristes.

2.1.4. Le Plan régional pour la mobilité durable (PRMD) : l'appropriation des décisions politiques par les citoyen-nes et les acteurs publics

Le Conseil régional facilite l'appropriation de ses politiques publiques par les acteurs concernés. Le Plan régional pour la mobilité durable (PRMD), déclinaison opérationnelle du PDUIF, regroupe ainsi dans un fascicule synthétique tous les dispositifs cadres d'Île-de-France en explicitant les procédures à remplir pour obtenir l'expertise et les financements de la Région pour tout projet de mobilité durable.

2.1.5. Le rapport Nouveaux Véhicules Urbains (NVU)

Le Conseil régional a adopté en février 2014 un rapport NVU qui favorise le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques mutualisées et interopérables ainsi que les compresseurs pour les véhicules au gaz et notamment au biogaz. Tous ces dispositifs favorisant l'évolution des flottes de véhicules franciliennes vers des motorisations plus favorables à la qualité de l'air.

2.1.6. Le protocole État-Région pour la mise en œuvre du réseau de transport transversal (Nouveau Grand Paris) – Un plan pour favoriser le report modal

70% des déplacements en Île-de-France se font de « banlieue à banlieue » et le réseau de transports collectifs, de par sa structure en étoile, oblige à passer par le centre de Paris pour rejoindre des territoires parfois limitrophes. Les temps de transports actuels sont au-delà de la durée acceptable pour les usagers et nombre d'entre eux favorisent aujourd'hui le déplacement sur routes.

La réalisation du Nouveau Grand Paris doit conduire à faciliter les déplacements entre départements. La mise en relation de ces grands chantiers avec les politiques volontaristes de report modal énoncées dans le PDUIF est essentielle pour favoriser l'utilisation des transports en commun en lieu et place des voitures individuelles.

2.1.7. Le Plan de sortie du Diesel du STIF : une flotte sans microparticules.

La fin de l'achat de bus Diesel et la mise en place d'un plan de dédieselisation de la flotte francilienne au profit de motorisations alternatives telles que les bus hybrides-électriques et Gaz Naturel de Ville (et bio-méthane), à l'horizon 2020-2025 sont des éléments essentiels d'amélioration de la qualité de l'air en Île-de-France. Il convient de les étendre aux autres flottes de véhicules, notamment individuelles, utilitaires et logistiques.

En effet, les améliorations obtenues depuis une dizaine d'années en termes d'émissions de particules, grâce notamment à la généralisation des pots catalytiques, semblent avoir atteint leur optimum et tendent à s'essouffler. Les filtres à particules catalysés, qui équipent aujourd'hui la

grande majorité des nouveaux véhicules Diesel, contribuent à une augmentation sensible des rejets directs de dioxyde d'azote. De plus, la présence de niveaux d'ozone toujours importants favorise elle aussi la formation de dioxyde d'azote. Il est possible d'obtenir de nouvelles améliorations avec une politique nationale ambitieuse, dans laquelle la Région doit être prête à prendre toute sa part.

2.1.8. La rénovation thermique : réduire les émissions de polluants en provenance des logements.

La Région a créé plusieurs outils – dont la SEM Énergies POSIT'IF – pour favoriser la rénovation thermique des logements. Des habitats mieux isolés permettent une diminution des émissions de polluants liées à la production d'énergie pour le logement. En plus de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air, cette mesure est essentielle pour les foyers modestes en situation de précarité énergétique ne pouvant financer les travaux d'isolation nécessaires. La Région s'est également engagée pour réduire les émissions de polluants de son propre patrimoine, provenant principalement des lycées. Ainsi, le Plan prévisionnel d'investissement des lycées 2012-2022 fixe des objectifs environnementaux pour la construction et la rénovation des lycées afin de répondre aux impératifs de sobriété énergétique et d'amélioration de l'efficacité énergétique des lycées franciliens.

2.1.9. Le soutien aux énergies renouvelables : un levier pour diminuer l'émission de polluants.

La stratégie pour le développement de la méthanisation en Île-de-France, adoptée par le Conseil Régional en février 2014, est un exemple typique de solutions de long terme pour lutter contre l'émission de polluants, s'inscrivant dans les objectifs définis par le SRCAE.

2.1.10. L'agriculture biologique : un modèle de production plus local et moins polluant.

L'agriculture conventionnelle est un puissant émetteur de polluants atmosphériques, tant par les émissions des engins agricoles que par l'épandage d'engrais, naturels ou chimiques, ou encore par les distances parcourues par les transporteurs des denrées produites. Soutenir une filière biologique et locale participe ainsi à favoriser les circuits courts tout en diminuant les émissions de polluants dans l'atmosphère.

2.1.11. Lutte contre les embouteillages routiers, Gestion Dynamique du réseau routier. (CR 19-12)

En Île-de-France, environ 13% des embouteillages sont dus à des travaux ou des accidents. Le reste du temps, l'engorgement est consécutif à un trop grand nombre de véhicules.

Il pourrait sembler évident de répondre à ce problème en augmentant les capacités des routes. Mais la circulation automobile subit un mécanisme d'induction qui se vérifie depuis des années : plus l'offre de route est grande, plus l'envie de déplacement augmente.

Nombre de routes nationales et départementales sur le territoire francilien qui ont vu leur nombre de voies augmenter ces dernières décennies sont à nouveau surchargées. Selon les experts, lorsqu'une offre nouvelle de route voit le jour (élargissement, déviations, etc.), une amélioration du trafic est visible temporairement pour se dégrader dans les 3 à 5 ans suivant la mise en service des nouvelles infrastructures.

L'augmentation du nombre de routes ou leur élargissement n'est donc pas une solution mais un leurre. Un travail conséquent existe sur la question grâce à la DIRIF, qui présente aussi des alternatives.

Il est impératif de renforcer les dispositifs innovants qui tendent à réduire les embouteillages en partenariat avec la DIRIF⁸.

Le « dispositif 2 régional » : Gestion dynamique du réseau routier national et départemental

- Gestion centralisée d'un réseau départemental avec dispositif de priorité bus
- Information dynamique des usagers du réseau national et/ou départemental
- Régulation d'accès sur les voies rapides
- Régulation des vitesses sur voies rapides
- Régulation d'accès des véhicules polluants sur certains tronçons ou dans un périmètre géographique identifié.
- Utilisation dynamique des bandes d'arrêt d'urgence par les bus et/ou le covoiturage et/ou la circulation en situation de congestion sur autoroutes et voies rapides.
- Signalisation dynamique dans les échangeurs, les divergents ou à l'occasion d'événements exceptionnels
- Voies réversibles.
- Mesures destinées à réguler le trafic en instaurant un péage urbain ou un péage de zone, sur les réseaux des bénéficiaires visés ci-dessus.

2.2. Pour un plan pluriannuel de lutte contre la pollution de l'air qui fixe des objectifs mesurables

2016 marquera symboliquement les 20 ans de la « Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie » (loi LAURE) votée le 30 décembre 2016. Cette loi parue au Journal Officiel au 1er janvier 1997, fixe les grands axes d'intervention de l'Etat, des collectivités territoriales ainsi que pour les personnes privées. Les principes généraux énoncés dans l'article 1 ont permis de tracer les différents champs d'intervention des politiques publiques⁹. Les schémas établis par la Région Île-de-France listés dans la partie 2.1 du présent exposé des motifs répondent à certains des enjeux et obligent notre institution à aller plus loin dans son action : il est temps de définir les contours d'un plan global, pluriannuel qui se fixe des objectifs chiffrés et mesurables.

Signe d'une évolution des prises de conscience grandissante sur cette question fondamentale, portée depuis des décennies par les sensibilités écologistes, l'ensemble de la société s'engage dans une réflexion nouvelle pour tenter de résoudre le problème. Conférences sur l'air au Conseil régional en Avril 2016¹⁰, contributions de forces politiques pour trouver des solutions opérationnelles¹¹, révision du Plan de Protection de l'Atmosphère par la préfecture régionale¹², actions des élu-es de la Ville de Paris ainsi qu'autres communes, etc. sont autant de démarches qui concourent à la réalisation d'un plan large de lutte.

L'action de la région doit également s'inscrire dans une vision stratégique qui pourrait s'articuler sur 3 fondamentaux : synergie des dispositifs, prise de décision en cas d'urgence et dégagement de recettes sur le principe "pollueur-payeur".

⁸ Direction des Routes Île-de-France - <http://www.enroute.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>

⁹ « Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. »

¹⁰ http://www.iledefrance.fr/sites/default/files/conference_regionale_air.pdf

¹¹ "La Région doit prendre le leadership de la lutte contre la pollution de l'air" <http://www.democrates-idf.fr/2016/04/11/la-region-doit-prendre-le-leadership-de-la-lutte-contre-la-pollution-de-lair/>

¹² Révision PPA Île-de-France : <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/content/download/17800/122940/file/Bilan%20PPA.pdf>

2.2.1. Une nécessaire mise en synergie des dispositifs existants pour bâtir une politique globale et transversale efficiente.

Au-delà des axes d'action précédemment décrits, de nombreux dispositifs agissent pour l'amélioration de la qualité de l'air de façon plus indirecte, tels que la critérisation pour les aides aux entreprises, la promotion du télétravail, le développement des ressourceries, des jardins partagés ou encore des toitures végétalisées.

Toutefois, comme le soulignent les chiffres d'Airparif, il y a encore beaucoup à faire pour respecter les seuils limites et pour assurer un air de qualité aux Francilien-nes. Le chef de filât régional en la matière est donc l'occasion de construire un système qui responsabilise tous les acteurs de la qualité de l'air pour la mise en œuvre d'une politique cohérente et ambitieuse. Cela passe bien entendu par la transversalité de nos propres actions et dispositifs, mais aussi par la coordination des acteurs. La Région Île-de-France doit ainsi mobiliser les énergies publiques et privées, institutionnelles et citoyennes, afin de responsabiliser, d'accompagner et de favoriser l'engagement de tous les niveaux de responsabilité, d'animer les réflexions pour faciliter l'action, de faire connaître les solutions et de diffuser les bonnes pratiques ; le tout dans une démarche évolutive dans le temps pour adapter les actions à l'évolution des enjeux.

Si la Région veut prendre à bras le corps le problème de la pollution de l'air, elle ne pourra le faire qu'en en faisant un sujet multidimensionnel, qui abonde non seulement le secteur environnemental mais aussi celui du développement économique et de l'innovation, de l'agriculture, de du logement...

2.2.2. Pour que la Région soit l'autorité organisatrice des moyens en cas de pics de pollution.

La loi prévoit une intervention du préfet lorsque les seuils d'alerte sont atteints ou risquent de l'être. L'expérience montre que les prises de décisions sont très longues au regard du caractère d'urgence. La gestion du pic de pollution de mars 2014 est très édifiante à cet égard.

Pour rappel, il faudra attendre 6 jours avant que les mesures d'urgence - restriction ou suspension de la circulation de véhicules, accès gratuit aux réseaux de transport, mesures d'urgence concernant les sources fixes, mesure de contournement pour les poids lourds de plus de 3,5t, réduction des vitesses maximales autorisées, etc. - ne soient mises en application. Six jours pendant lesquels les activités physiques, les récréations dans les écoles et les sorties pour les personnes les plus vulnérables étaient déconseillées.

Aussi, il est essentiel que la prise de décision soit plus rapide. Compte tenu de l'application de la loi NOTRe qui désigne la Région Ile-de-France chef de file pour coordonner les actions de lutte contre la pollution de l'air, la compétence pleine et entière pour la mise en place des mesures d'urgence face aux pics de pollution devrait lui revenir.

2.2.3. Pour une mise en œuvre de la « taxe kilométrique poids lourds »

Alors que la moyenne annuelle des dépassements de seuils de pollution est de 40 jours, il conviendrait de déployer rapidement les mesures d'urgence. Il est possible d'envisager de nouvelles ressources pour financer ces mesures.

L'Assemblée Régionale, lors de la séance plénière du 8 avril 2016, s'est prononcée favorablement pour une expérimentation de la taxe kilométrique poids lourds en Île-de-France en mandatant sa présidente pour intervenir auprès du gouvernement.

La taxe kilométrique poids lourds mise en place permettrait d'alimenter un fonds pour financer les mesures d'urgence.

2.2.4. Suivi et objectifs

Les sources d'émission de polluants sont multiples, les facteurs de pollution sont complexes. En ce sens, un plan de lutte contre la pollution se doit d'être ambitieux, à la fois sur le court, le moyen et le long terme, multidimensionnel.

Le plan Air annoncé par l'exécutif régional, en plus de renforcer et/ou d'adapter les dispositifs existants, devra être pluriannuel.

Il doit également poser les bases d'un avant et d'un après, savoir d'où il part et où il va, quels objectifs il se donne.

Il convient de savoir, à titre d'exemple, ce qui a été dépensé en 2015 et ce qui le sera en 2016, mais aussi quels sont les objectifs budgétaires année après année.

Il convient de se donner des objectifs mesurables en matière de qualité de l'air pour que les Franciliens sachent s'ils vont pouvoir gagner quelques jours d'air pur par an, ou quelques jours d'air pollué en moins.

C'est pourquoi le présent rapport propose qu'un engagement soit pris dès aujourd'hui pour un "jaune budgétaire" annuel sur les dispositifs et mesures mis en place par la région afin d'avoir une vision transversale budgétaire du montant consacré à l'ensemble des secteurs à la lutte contre la pollution de l'air.

3. Deux focus au cœur des compétences régionales

Les sources de pollution sont multiples et il est du devoir de la région de s'emparer de ce sujet dans sa globalité et de manière transversale, en tant que chef de file en matière de qualité de l'air, depuis des actions sur l'agriculture ou en faveur des espaces verts (promotion de l'agriculture biologique, aide à la régulation des intrants agricoles, soutien à la mise en place de la politique du zéro-phyto, par exemple) jusqu'à une politique environnementale pour les entreprises (soutien de la responsabilité sociétale et environnementale, recycleries, politique déchets, etc.) en passant par les énergies renouvelables ou encore par le biais de la rénovation énergétique des bâtiments.

Cependant, deux sujets sont essentiels en matière de lutte contre la pollution de l'air et particulièrement au cœur des compétences régionales :

- la possibilité d'une résorption et d'une conversion de la flotte Diesel en réaffirmant un plan de sortie du Diesel pour la Région et pour le STIF ;
- l'amélioration de l'air intérieur dans les propriétés régionales, et notamment dans les CFA et lycées franciliens, mais aussi en soutien aux municipalités.

3.1. La réaffirmation d'un plan de sortie du Diesel pour la Région et pour le STIF

Montré du doigt lors du scandale du *Volkswagengate*, le Diesel est l'un des polluants les plus nocifs, émettant notamment des particules fines, voire très fines et donc difficiles à mesurer. Selon Airparif, "les émissions à l'échappement du trafic Diesel contribuent à près de 16 % des émissions régionales de particules. Ce chiffre atteint 96 % des émissions à l'échappement pour ce polluant si on le rapporte à l'ensemble du trafic routier"¹³. En effet, un véhicule particulier Diesel standard émet par exemple à l'échappement environ 3 fois plus d'oxyde d'azote et plus de 30 fois plus de particules par kilomètre parcouru qu'un véhicule particulier essence. Avec 76 % du total des kilomètres parcourus en Île-de-France en automobile, les véhicules particuliers roulant au diesel contribuent pour 91 % des émissions de NOx et pour 99 % des émissions de particules de l'ensemble du parc roulant particulier.

¹³ Source Airparif. Les émissions en quelques chiffres : <http://www.airparif.asso.fr/etat-air/air-et-climat-quelques-chiffres>

Il est important que la Région s'engage durablement en faveur d'une résorption du trafic Diesel et d'une conversion de la flotte, à tout le moins pour ce qui concerne la flotte régionale et du STIF. Plus un centime d'euro ne doit être engagé en faveur du Diesel, a fortiori pour les véhicules en euro5 ou euro6 qui ne sont pas plus propres, mais qui - au contraire - présentent des particules encore plus fines et donc moins mesurables, mais surtout plus dangereuses pour la santé des Franciliens.

La délibération propose la réaffirmation d'un plan de sortie du Diesel pour la Région et pour le STIF. Rappelons les déclarations de notre 2ème Vice-Présidente, Chantal Jouanno qui, consciente que la pollution aux particules fines provient essentiellement des moteurs Diesel, avait affirmé : « Il faut remettre en question la diésélisation du parc automobile ».¹⁴

3.1.1. La nécessaire poursuite de l'exécution de la délibération n° 2013/548 du 11 décembre 2013 au STIF

Une sortie du Diesel pour l'ensemble des bus franciliens des réseaux RATP et Optile est possible et indispensable pour répondre à l'urgence de la pollution aux particules. La Région étant majoritaire au sein du conseil d'administration du STIF, présidé par la Présidente de Région, il s'agit de mandater la collectivité régionale et sa Présidente pour y faire entendre une position régionale forte sur le sujet.

Un vœu au Conseil d'Administration du STIF, proposé en 2012 par les élu-es d'Europe Écologie Les Verts et voté à l'unanimité a permis de lancer la dédiésélisation du parc de bus franciliens. Considérant que des alternatives existent quant à une reconversion du parc de véhicules, un groupe de travail a été lancé en février 2013, aboutissant à la délibération n° 2013/548 du 11 décembre 2013 qui décide de perspectives pour le renouvellement du parc de matériel roulant bus alternatives au Diesel. Le Conseil d'Administration du STIF a ainsi décidé :

- d'engager les actions permettant la transition du parc de l'Île-de-France vers des matériels tout électrique et des matériels de la filière GNV Bio Gaz ;
- de demander à la RATP qu'elle s'engage à réduire de 50% les rejets actuels de particules fines de son parc de bus, à l'horizon mi-2016 ;
- de demander à la RATP d'acquérir 90 bus GNV pour maintenir la totalité du parc de bus standards du centre bus RATP de Créteil en GNV ;
- de demander à la RATP d'effectuer les études nécessaires pour la transformation d'un 2ème centre bus en GNV ;
- de consacrer 100 M€ supplémentaires à l'acquisition de bus hybrides pour le renouvellement accéléré du parc de la RATP ;
- de lancer dès 2015 une nouvelle expérimentation, à hauteur d'un investissement de 10 M€ pris en charge à 50% par le STIF pour équiper une ligne urbaine de bus standards entièrement électriques et autonomes (batteries) ;
- d'approuver la convention de financement bus RATP 2014-2015 relative au renouvellement du matériel roulant, à l'acquisition de matériel roulant liée au développement de l'offre, et à l'expérimentation de bus standards électriques pour un montant maximal de subvention du STIF de 260 M€, en consacrant la totalité des montants prévus au programme quadriennal d'investissement à l'acquisition de bus hybrides et des 90 bus GNV, sous réserve de garantir la continuité de l'emploi au sein des constructeurs concernés dans le cadre d'une processus de transition industrielle.
- qu'aucun marché d'acquisition de matériel roulant en motorisation 100% Diesel ne pourra plus être notifié ;
- de prendre en charge à hauteur de 32,5 M€ les surcoûts pour l'acquisition de bus hybrides par les opérateurs privés sur 24 lignes des réseaux en contrat de type 2, ainsi que pour l'équipement en filtres à particules des véhicules des opérateurs privés non équipés ;

¹⁴ mars 2014 - <http://www.rtl.fr/actu/politique/pollution-il-faut-remettre-en-question-la-dieselisation-du-parc-automobile-dit-chantal-jouanno-7770469885>
Proposition de délibération EELVA juin 2016

- de demander aux opérateurs, Marne-et-Morin et Cars d'Orsay, d'acquérir les bus GNV nécessaires au maintien du parc de bus standards existant dans les dépôts de Meaux et Marcoussis ;
- de consacrer 1,75 M€ aux réseaux de contrat de type 2 pour équiper à titre d'expérimentation une ligne avec un bus électrique et 10 lignes avec des nouveaux cars hybrides surbaissés ;

L'exécution de cette délibération a déjà permis :

- de relancer les achats de bus au GNV à la RATP,
- de commander et mettre en circulation sur le réseau RATP plusieurs centaines de bus hybrides,
- d'expérimenter les premiers bus 100% électriques en situation réelle tant sur des lignes RATP qu'OPTILE

Il reste cependant aujourd'hui des milliers de bus franciliens roulant en motorisations diesel Euro 2 à Euro 6 dont les rejets en particules sont problématiques, d'autant que des doutes persistent sur la réalité des performances annoncées par les constructeurs au vu des tests réalisés récemment notamment par la « Commission Royal ».

Il conviendrait de :

- accélérer le développement des transports en commun propres en soutenant financièrement la conversion de l'intégralité de la flotte de bus et autocars (9000 véhicules) en mode Zéro Diesel d'ici 2025, y compris donc dans les réseaux de grande couronne OPTILE.
- faciliter les achats de bus plus propres par exemple en proposant des groupements de commandes pour diminuer le coût de ces investissements pour les opérateurs.

C'est un véritable travail de reconversion de la flotte de matériel roulant qui a été entamé.

S'il est indispensable de réaffirmer ces décisions, il semble important aussi, pour la région, d'avoir une posture exemplaire et de proposer une actualisation et un renforcement de ces objectifs afin que la lutte contre la pollution de l'air puisse monter en puissance.

Le projet de délibération propose ainsi de mandater la Présidente pour :

- 1. affirmer la poursuite du plan de sortie du Diesel pour le matériel roulant RATP et Optile**
- 2. lancer un nouveau plan de sortie pour la période mi-2016 - 2021, actualisé et renforcé – notamment pour la grande couronne.**
- 3. venir en aide aux opérateurs désireux d'investir dans de nouveaux matériels roulants non Diesel, notamment par la mise en place de groupements de commandes et de l'aide à l'achat.**

3.1.2. Poursuite de la conversion de la flotte régionale en non Diesel

La politique de dédiésélisation du parc régional entamée lors de la précédente mandature doit être poursuivie. **La présente délibération propose de la renouveler en décidant de ne plus acheter un seul véhicule Diesel, mais aussi en se fixant un objectif de dédiésélisation de son parc automobile pour la fin de l'année 2021**, notamment dans les propriétés régionales telles que les lycées ou les bases de loisirs. Les marchés lancés devraient ainsi favoriser tous les autres types de véhicules et s'adapter aux cas particuliers pour une flotte alternative au Diesel, mais variée en fonction des besoins identifiés.

3.1.3. Autres propositions pour la conversion du parc francilien Diesel et pour une mobilité durable favorisant le report modal.

Un ambitieux plan de sortie du Diesel doit permettre de renforcer les motorisations alternatives, qu'il s'agisse de la motorisation des particuliers ou des entreprises. Il s'agit par exemple de participer au renouvellement de la flotte de véhicules d'entreprises ou de particuliers avec des motorisations alternatives au Diesel, de poursuivre l'installation de bornes GNV et électriques, de financer les entreprises afin de favoriser la production et la rentabilité de véhicules moins polluants, de participer à des campagnes d'affichage sur les dangers du Diesel sur la santé...

Outre le volet des parcs régionaux et du STIF, c'est toute la mobilité durable qu'il convient de renforcer, afin de favoriser, sur le long terme le report modal des Franciliens.

Favoriser le report vers d'autres modes de transports, c'est bien entendu participer au renforcement des transports en commun, chantier où la Région est engagée de longue date puisque la Région investit massivement dans les transports, mais c'est aussi poursuivre et soutenir le développement de la pratique du vélo (en aménageant davantage de pistes cyclables, en finançant des vélos électriques pour les particuliers ou les entreprises (logistique du dernier kilomètre par exemple) ; participer à des réseaux innovants de covoiturage, ou d'auto-partage ou d'entraide (comme le Rézopouce qui a fait des émules chez de nombreux maires notamment en zone rurale) ; ou encore renforcer le fret fluvial... La mobilité des Francilien-nes peut véritablement être utilisée comme un levier contre le dérèglement climatique, pour des améliorations sur le long terme.

Ces volets doivent impérativement faire l'objet de propositions concrètes de la part de la région pour un engagement en faveur de la lutte contre la pollution du Diesel.

3.2. Pour un plan d'anticipation de la mise en application de la loi sur l'air intérieur

La qualité de l'air intérieur est trop souvent mise de côté dans l'idée que l'on se fait de la pollution de l'air et, a fortiori, des dispositifs de lutte contre la pollution de l'air, qu'il s'agisse d'espaces privés (logements), de bâtiments professionnels (bureaux, entreprises, commerces) ou de lieux accueillant du public (écoles, transports, administrations).

Ce sont des lieux plus ou moins clos qui présentent des caractéristiques potentielles d'exposition aux polluants. Par exemple, selon Airparif, le benzène à l'intérieur des écoles est plus élevé en Île-de-France que dans les autres régions.

Sur l'air intérieur, il est donc tout aussi nécessaire d'agir et d'enclencher les outils qui permettent de respecter à temps les réglementations.

Pour permettre aux collectivités de s'adapter, l'entrée en vigueur de la réglementation de surveillance de la qualité de l'air intérieur dans les bâtiments recevant du public sensible a été modifiée par le décret n°2015-1000.

Afin d'anticiper ces échéances et ne pas reproduire les errements sur l'application de la loi 2005 sur l'ADA'P (Diagnostic accessibilité pour les personnes en situation de handicap), le Conseil régional Île-de-France s'engage dès 2016 à :

- **débuter l'équipement des établissements publics qui sont de sa compétence régionale. Éventuellement en partenariat avec Airparif.**
- **mettre en place un plan d'action à destination des communes en difficulté qui devront réaliser ces mesures dans leurs écoles et crèches**

Air intérieur dans les établissements recevant des enfants (loi Grenelle 2)

La loi Grenelle 2 prévoyait de rendre obligatoire la surveillance de la qualité de l'air dans les établissements recevant du public sensible dès le 1 janvier 2015.

Par décret du 17 Août 2015 (n°2015-1000), relatif aux modalités de surveillance de la qualité de l'air intérieur dans certains établissements recevant du public, le ministère de l'Écologie et du Développement Durable annonçait que l'obligation de mesure s'appliquerait au :

- 1er janvier 2018 pour les établissements accueillants les enfants de moins de 6 ans, les écoles maternelles et les écoles élémentaires.
- 1er janvier 2020 pour les centres de loisirs, les établissements d'enseignement ou de formation professionnelle du second degré.
- 1er janvier 2023 pour les autres établissements.

4. Les citoyen-nes, moteurs de la lutte contre la pollution de l'air

À leur niveau, tou-te-s les citoyen-nes sont à la fois des sources d'émission et des victimes de la pollution. En ce sens, il semble essentiel de les inclure dans le processus de prise de décision afin que chacun-e se sente partie prenante et que les choix politiques soient considérés comme justes, utiles et légitimes. Préoccupés par la pollution de l'air et les effets sur leur santé ou celle de leurs proches, les Franciliennes et les Franciliens sont les premiers concernés et méritent d'être représentés, d'une manière ou d'une autre, non seulement pour être partie prenante des décisions, mais aussi pour les relayer, en être les premiers porte-voix et potentiels récepteurs. Parce qu'ils se sentent concernés, impliqués, parce qu'ils sont directement interpellés, les citoyen-nes participent mieux en amont et en aval de décisions qui sont prises avec eux, en adéquation avec leurs besoins exprimés.

4.1. Inclure les citoyen-nes dans les processus de décision : la conférence citoyenne de l'air

Le nouvel exécutif régional a décidé de lancer une conférence sur l'air dès les 11 et 12 avril 2016, quelques mois après l'élection régionale, affichant la lutte contre la pollution de l'air comme l'une des priorités de ce mandat. Présenté comme le « *premier acte d'une stratégie régionale ambitieuse pour notre espace de vie commun* », cette conférence sur l'air est un signe très positif pour l'ensemble des Franciliennes et des Franciliens qui attendent de notre institution qu'elle poursuive et renforce son action en matière d'amélioration de la qualité de l'air.

S'il est important en effet de créer des événements d'envergure, permettant d'afficher un volontarisme politique sur ce sujet, il semble néanmoins indispensable que les Franciliennes et les Franciliens soient eux-mêmes actrices et acteurs de ces initiatives qui doivent être publiques.

La Région étant désormais chef de file en matière de qualité de l'air (loi MAPTAM) et en charge, notamment, de la coordination des acteurs, elle ne peut faire fi d'un réel processus d'intégration de sa population dans les décisions. Les délibérations du Conseil régional n'en seraient que plus efficaces.

Les écologistes ont affirmé cette volonté à plusieurs reprises et ont notamment fait voter la délibération CR 70-14, « Conférence citoyenne pour l'amélioration de la qualité de l'air en Île-de-France », à la fin de l'année 2014. Celle-ci n'avait malheureusement pu être mise en place du fait de sa proximité avec la campagne électorale. Elle n'en est pas moins toujours d'actualité.

Les conférences citoyennes s'inscrivent dans une démarche de démocratie participative, c'est un outil créé au Danemark dans les années 1980 et qui s'est progressivement développé en France depuis. L'objectif d'une Conférence de citoyen-nes est de réunir un panel représentatif de toute la

diversité d'une population (sur des critères tels que l'âge, le genre, le lieu d'habitation, la catégorie socioprofessionnelle...) afin d'associer les habitant-e-s aux choix faits par la collectivité, et de mettre en œuvre des politiques publiques tenant compte du point de vue et de l'expérience des premier-es concerné-es.

Le but est de mettre en avant l'expérience des citoyen-nes et l'expertise d'usage, de faire participer l'ensemble des Franciliennes et des Franciliens au débat public.

Cette démarche est ainsi adoptée par un nombre croissant de collectivités, souhaitant à la fois tenir compte de tous les points de vue et combler la distance qui tend à séparer les citoyen-nes des lieux de prise de décision.

C'est notamment le cas de la Mairie de Paris, qui a mis en place une Conférence de citoyens en novembre 2014 sur le thème de « Comment lutter contre la pollution de l'air à Paris ? ».

La conférence citoyenne régionale semble donc indispensable pour ne pas minorer cette ambition et compléter cette première consultation locale, l'Île-de-France étant une entité territoriale plus large et adaptée pour orchestrer une lutte plus efficace contre la pollution de l'air.

Cette démarche permet une meilleure appropriation par le public et par les médias des mesures ensuite adoptées.

Le projet de délibération propose ainsi de compléter la "Conférence de l'air" organisée par la Région les 11 et 12 avril 2016 par un volet supplémentaire qui reprendrait tout ou partie de la délibération CR 70-14 « Conférence citoyenne pour l'amélioration de la qualité de l'air en Île-de-France » décidée à l'automne 2014, pour une mise en œuvre qui pourrait débiter dès 2017. Une fois le panel sélectionné, il pourrait ainsi s'informer et pratiquer un certain nombre d'auditions afin de se forger un point de vue éclairé, puis de rédiger un « avis citoyen » déroulant ses constats ainsi que des recommandations à destination de l'exécutif régional avec une restitution publique.

4.2. Airparif, un outil de prévention, d'information des citoyennes et de leurs responsables politiques.

Comme nous avons à nouveau pu le constater en 2015, Airparif poursuit un travail efficace et reconnu dans la lutte contre la pollution atmosphérique. La Région, par ses financements, soutient la mise en œuvre du Plan de surveillance de la qualité de l'air tout en marquant son engagement pour améliorer la qualité de l'air et pour sensibiliser et informer les Francilien-nes sur ces questions.

Ainsi, Airparif permet de répondre en partie aux objectifs fixés par la Charte de l'Environnement dans son article 7 : "Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement".

Alors qu'il est plus qu'urgent d'agir avec ambition pour améliorer la qualité de l'air, et alors que la Région est chef de file en la matière il convient de donner à Airparif les moyens nécessaires et suffisants pour lui permettre de poursuivre son action en 2016 et dans les années à venir et de lui donner une visibilité à moyen terme avec une contractualisation pluriannuelle.

La pérennisation des moyens de fonctionnement de cet organisme n'est pourtant pas garantie. En effet, alors que l'État a amputé de 15 % la subvention de l'État à Airparif, certains conseils départementaux ont supprimé l'un après l'autre leur subvention à cet organisme : soit 42 000 euros pour la Seine-et-Marne, 45 000 euros pour les Yvelines et 80 000 euros pour les Hauts-de-Seine.

Une baisse des subventions à Airparif a des effets néfastes sur l'information de la population. En effet, les communes des départements susmentionnés n'ont par exemple plus un accès gratuit à des données ciblées sur leur territoire et ne peuvent plus, en conséquence, informer leurs

administré-es ou participer à la lutte contre la pollution de manière proactive et localisée. Airparif permet d'informer la population, les enseignants, les maires... Chacun-e peut s'abonner - même individuellement - à ses messages d'information ou d'alerte. Soutenir cet organisme et assurer la pérennité de ses financements lui permettra de renforcer son action en matière d'information, au quotidien, de manière plus ou moins ciblée. L'information est avant tout un outil de prévention, mais elle est également précieuse pour l'information des responsables politiques, les rendant à même de prendre les décisions adéquates pour protéger la population.

Ce projet de délibération propose de sécuriser le fonctionnement d'Airparif, en adoptant un seuil minimum de dotation annuelle renouvelée sur plusieurs années et en tentant de négocier avec l'État et les départements du 77, du 78 et du 92 leur ré-implication dans le financement d'Airparif, en soutien à la lutte contre la pollution de l'air et à l'information des Franciliennes et des Franciliens et de leurs décideurs.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**Le président du groupe
Europe Écologie Les Verts et Apparentés.**



Mounir SATOURI

ANNEXE AU RAPPORT

Charte de l'environnement de 2004

LOI Constitutionnelle n°2005-205 du 1^{er} mars 2005 relative à la Charte de l'environnement (JORF N°0051 du 2 mars 2005)

Le peuple français,

Considérant,

Que les ressources et les équilibres naturels ont conditionné l'émergence de l'humanité ;
Que l'avenir et l'existence même de l'humanité sont indissociables de son milieu naturel ;
Que l'environnement est le patrimoine commun des êtres humains ;
Que l'homme exerce une influence croissante sur les conditions de la vie et sur sa propre évolution ;
Que la diversité biologique, l'épanouissement de la personne et le progrès des sociétés humaines sont affectés par certains modes de consommation ou de production et par l'exploitation excessive des ressources naturelles ;
Que la préservation de l'environnement doit être recherchée au même titre que les autres intérêts fondamentaux de la Nation ;
Qu'afin d'assurer un développement durable, les choix destinés à répondre aux besoins du présent ne doivent pas compromettre la capacité des générations futures et des autres peuples à satisfaire leurs propres besoins ;

Proclame :

Article 1er

Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

Article 2

Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.

Article 3

Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences.

Article 4

Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi.

Article 5

Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage.

Article 6

Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

Article 7

Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.

Article 8

L'éducation et la formation à l'environnement doivent contribuer à l'exercice des droits et devoirs définis par la présente Charte.

Article 9

La recherche et l'innovation doivent apporter leur concours à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement.

Article 10

La présente Charte inspire l'action européenne et internationale de la France.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

DU

CONDITIONS PRÉALABLES À LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR

LE CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

- VU** Le code général des collectivités territoriales
- VU** Le code des marchés publics
- VU** La Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi LAURE)
- VU** La Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement
- VU** La Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM)
- VU** La loi n°015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation territoriale de la République (loi NOTRe)
- VU** Le Décret n° 2015-1926 du 30 décembre 2015 modifiant le décret n° 2012-14 du 5 janvier 2012 relatif à l'évaluation des moyens d'aération et à la mesure des polluants effectuées au titre de la surveillance de la qualité de l'air intérieur de certains établissements recevant du public
- VU** Le décret du 17 Août 2015 (n°2015-1000), relatif aux modalités de surveillance de la qualité de l'air intérieur de la Loi "Grenelle 2"
- VU** La délibération n° CR 43-04 du 18 novembre 2004 « Une démocratie de participation en Île-de-France »
- VU** La délibération n° CR 98-12 du 23 novembre 2012 « Approbation du projet de schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie » (SRCAE)
- VU** La délibération n° CR 97-13 du 18 octobre 2013 « Adoption du schéma directeur de la Région Île-de-France » (SDRIF)
- VU** La délibération CP 14-156 du 30 janvier 2014 relative à l'Agenda 21 Île-de-France : bilan et perspectives, plan d'actions 2014-2015,
- VU** La délibération n° CR 14-14 du 13 février 2014 relative à la politique régionale en faveur du développement des nouveaux véhicules urbains ;
- VU** La délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 « Présentation du projet de Plan de déplacement urbain d'Île-de-France pour approbation » (PDUIF)
- VU** La délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014 « Rapport Cadre pour l'actualisation du plan d'action régional en faveur de la mobilité durable » (PRMD)
- VU** L'avis de la commission de l'environnement et de l'aménagement du territoire
- VU** L'avis de la commission des transports
- VU** L'avis de la commission de l'administration générale
- VU** Le rapport CR 146-16 présenté par le groupe Europe Écologie Les Verts et Apparentés du Conseil régional d'Île-de-France au titre de l'article 7.2 du règlement intérieur

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 : Pour un suivi budgétaire de la lutte contre la pollution de l'air

Décide qu'un "jaune budgétaire" de la lutte contre la pollution de l'air sera présenté à l'Assemblée régionale pour donner de la visibilité sur la mise en œuvre du plan Air. Ce jaune pourra être élargi aux questions environnementales, si la partie « air » en est bien distincte.

Article 2 : Pour une politique de dédiésélisation

S'engage à participer à la réduction des émissions dues au Diesel en Île-de-France.

Décide que la Région n'achètera plus un seul véhicule Diesel et se fixe comme objectif une dédiésélisation totale de son parc automobile pour la fin de l'année 2021.

Réaffirme son engagement en faveur d'un plan de sortie du Diesel pour le STIF et la Région et mandate la Présidente pour poursuivre l'exécution de la délibération n° 2013/548 du 11 décembre 2013 au STIF, pour :

- affirmer la poursuite du plan de sortie du Diesel pour le matériel roulant RATP et Optile
- lancer un nouveau plan de sortie du Diesel pour la période mi-2016 - 2021, actualisé et renforcé – notamment pour la grande couronne.
- venir en aide aux opérateurs désireux d'investir dans de nouveaux matériels roulants non Diesel, notamment par la mise en place de groupements de commandes et de l'aide à l'achat.

Article 3 : Pour la surveillance de la qualité de l'air intérieur

Décide d'anticiper le calendrier du décret 2015-1000 relatif aux modalités de surveillance de la qualité de l'air dans les établissements recevant du public sensible de la loi Grenelle 2

Décide pour ce faire :

- la mise en place d'un plan d'action dans les propriétés régionales pour la mesure de la qualité de l'air intérieur
- la mise en place d'un plan d'action pour accompagner les communes qui devront réaliser des investissements dans leurs écoles et crèches.

Les modalités de ces plans d'action seront présentées en commission permanente.

Article 4 : Pour la participation et l'information citoyennes

Réaffirme la mise en œuvre d'une conférence citoyenne de l'air, dès 2017, au titre de la délibération CR 70-14, proposée par le groupe EELV et votée au Conseil régional du 25 septembre 2014.

Dans un souci de sécurisation des missions d'information qui lui sont dévolues, adopte un seuil minimum de dotation annuelle versée en fonctionnement et en investissement équivalent au montant figurant dans le budget 2016, fixé par une contractualisation pluriannuelle avec Airparif.

Mandate la Présidente pour négocier avec l'Etat et les départements du 77, du 78 et du 92 leur réimplication dans le financement d'Airparif, en soutien à la lutte contre la pollution de l'air.

**La présidente du conseil régional
d'Île-de-France**

VALÉRIE PÉCRESSÉ