

**Rapport pour le conseil régional**  
MAI 2016

*Présenté par*  
**Valérie Pécresse**  
*Présidente du conseil régional*  
*d'Ile-de-France*

**POUR UN PLAN TRANSVERSAL PLURIANNUEL DE LUTTE  
CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR**



:

*Sommaire*

<b>EXPOSÉ DES MOTIFS .....</b>	<b>4</b>
Introduction.....	4
1. La pollution de l'air, fléau francilien.....	5
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
<b>ANNEXE AU RAPPORT N°1 .....</b>	<b>22</b>
<b>ANNEXE AU RAPPORT N°2 .....</b>	<b>24</b>
<b>PROJET DE DÉLIBÉRATION .....</b>	<b>35</b>
<b>ANNEXE À LA DÉLIBÉRATION .....</b>	<b>38</b>
Propositions pour un plan de sortie du Diesel et de renforcement de la mobilité durable en IDF	39

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 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 tenté-es de confondre « pollution de l'air » et « dérèglement climatique ».

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

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

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

A l'instar de la COP 21 qui s'est soldée par la signature de 195 Etats et de l'Union Européenne d'un traité qui fixe des engagements chiffrés pour la réduction des émissions de GES, la Région Île-de-France, à travers son "Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie", 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). A cette « Loi sur l'air » se sont ajoutés de multiples textes réglementaires et autres directives, qui restent opérationnellement peu efficaces.<sup>1</sup>

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.

<sup>1</sup> Un exposé édifiant 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 mai 2016*

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.

Compte tenu des délais très courts mis à disposition du groupe Europe Ecologie Les Verts et Apparentés pour la rédaction de cette délibération, il n'a malheureusement pas été possible d'organiser de concertation avec les autres groupes politiques du Conseil Régional, les associations, actrices et acteurs concerné-es par ce sujet.

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

Ainsi, ce rapport s'attache principalement à proposer la trame d'un plan de lutte contre la pollution de l'air et définit 4 axes indispensables à tout dispositif ou programme d'actions futurs :

1. Engager des actions pour que le Région Île-de-France devienne l'entité décisionnaire des mesures à prendre en cas de seuils d'alertes dépassés.
2. Engager la Région Île-de-France pour que le plan de lutte contre la pollution soit pluriannuel, transversal, avec des objectifs chiffrés et mesurables dans ses impacts budgétaires.
3. Faire un focus sur deux mesures rapidement déployables et qui sont au centre des compétences régionales :
  - la sortie du Diesel pour les véhicules régionaux et les transports en commun
  - la mesure de la qualité de l'air dans les bâtiments qui accueillent les publics sensibles.
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. La pollution de l'air, fléau francilien**

### **1.1. Le danger de la pollution de l'air sur la santé des Francilien-nes**

C'est la dernière enquête d'opinion annuelle du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) <sup>2</sup> 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.

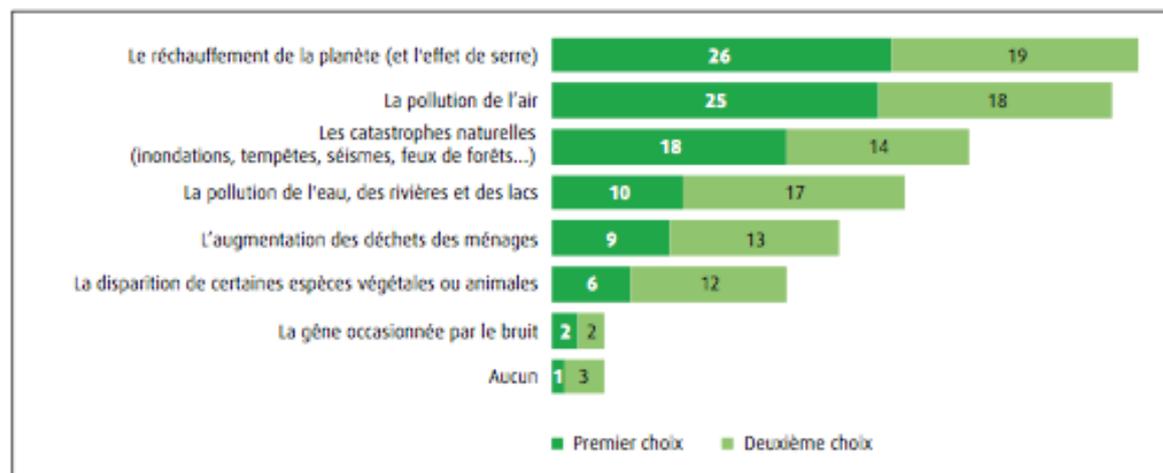
---

<sup>2</sup> 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>  
Proposition de délibération EELVA mai 2016

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 « Camme » 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<sup>3</sup>. 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.

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<sup>4</sup>, 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<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> 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](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)

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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>

## PYRAMIDE DES EFFETS DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE <sup>6</sup>



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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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).

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.

<sup>6</sup> 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>  
Proposition de délibération EELVA mai 2016

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](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. A 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 européennes<sup>7</sup>).

## 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.

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 pour la qualité de l'air » annoncé pour juin 2016 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.

<sup>7</sup> 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

## 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/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle d'ici 2015, pour tendre vers les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé, à 20 µg/m<sup>3</sup> ainsi que 50 µg/m<sup>3</sup> (moyenne journalière) à ne pas dépasser plus de 35 jours par an,
  - o les particules PM2,5 : 15 µg/m<sup>3</sup> d'ici 2015 pour tendre vers les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé à 10 µg/m<sup>3</sup>,
  - o le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> : 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle,
  - o l'ozone O<sub>3</sub> : seuil de protection de la santé : 120 µg/m<sup>3</sup> sur 8 heures, le benzène C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> : 2 µg/m<sup>3</sup> 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 Etablissements 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'Ile-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 sont essentielles 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 Energies 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 DIRIF<sup>8</sup>.

#### **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'évènements 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.

<sup>8</sup> Direction des Routes Île-de-France - <http://www.enroute.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>  
Proposition de délibération EELVA mai 2016

## 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'Energie » (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 publiques<sup>9</sup>. 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 2016<sup>10</sup>, contributions de forces politiques pour trouver des solutions opérationnelles<sup>11</sup>, révision du Plan de Protection de l'Atmosphère par la préfecture régionale<sup>12</sup>, 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".

### 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 Franciliens. Le chef-de-filat 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 acteurs, 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...

<sup>9</sup> « 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. »

<sup>10</sup> [http://www.iledefrance.fr/sites/default/files/conference\\_regionale\\_air.pdf](http://www.iledefrance.fr/sites/default/files/conference_regionale_air.pdf)

<sup>11</sup> "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/>

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

### 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.

Une modification de la loi est nécessaire et le Conseil Régional peut plaider pour devenir l'autorité organisatrice des moyens concrets à mettre en œuvre en cas de dépassement des seuils d'alerte de pollution atmosphérique.

### 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. L'impact de la gratuité des transports en commun pendant ces pics de pollution n'est pas neutre pour le Syndicat des Transports. 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 prochain plan annoncé par l'exécutif régional, qui devrait être présenté à l'Assemblée Régionale en juin 2016, en plus de renforcer et/ou adapter les dispositifs existants devra être pluriannuel.

Mais 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 également 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 adosser au prochain plan de lutte contre la pollution de l'air :

- une revue des objectifs du "Plan Régional pour la qualité de l'Air". Objectifs actuels rappelés dans la partie 2.1.1 du présent rapport.

- 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, il semble que deux sujets soient 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.

#### 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"<sup>13</sup>. 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.

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 Francilien-nes.

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 ».<sup>14</sup>

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

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

### 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 Ecologie 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 (cf annexe 3 de l'exposé des motifs) :

- 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 ;
- 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, 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

Le groupe Europe Ecologie Les Verts a proposé, au début de la mandature précédente, que la flotte régionale ne soit désormais renouvelée qu'avec des véhicules hybrides. Malgré les premières réticences, il semble que ces véhicules, peu bruyants et bien sûr moins polluants, satisfassent leurs utilisateurs. Il est donc proposé de poursuivre cette politique et de la renouveler, autant que possible, pour l'ensemble de la flotte régionale, 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

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 ; c'est l'objet de l'annexe 1 à la délibération qui propose, sans volonté d'exhaustivité, des pistes en ce sens (cf. annexe 1 à la délibération). 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...

### 3.1.4. Propositions pour une mobilité durable favorisant le report modal

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. Sans volonté d'exhaustivité, l'annexe 1 à la délibération propose une liste d'actions possibles sur lesquelles la Région peut s'appuyer pour réaffirmer mais aussi renforcer encore davantage les actions existantes (cf. annexe 1 à la délibération).

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'autopartage 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.

### 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 :

- débiter l'équipement des établissements publics qui sont de sa compétence régionale. Eventuellement en partenariat avec Airparif.
- mettre en place un appel à projets 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'Ecologie 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

A 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 débuter dès le second semestre 2016. 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 citoyens 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.

La pérennisation des moyens de fonctionnement de cet organisme n'est pourtant pas garantie. En effet, alors que l'Etat a amputé de 15 % la subvention de l'Etat 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 sus-mentionnés 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 pro-active 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 mandater 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 et à l'information des Franciliennes et des Franciliens et de leurs décideurs.**

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

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



**Mounir SATOURI**

**ANNEXE AU RAPPORT  
N° 1**

## Charte de l'environnement de 2004

LOI Constitutionnelle n°2005-205 du 1<sup>er</sup> 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.

**ANNEXE AU RAPPORT  
N° 2**

## Règlementations sur la qualité de l'air ambiant

### Règlementations sur la qualité de l'air ambiant

#### Réglementation européenne sur l'air ambiant :

- Directives européennes (textes européens) :

- Directive 96/62/CE du Conseil du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant : cette directive définit le cadre de l'évaluation et de la gestion de la qualité de l'air dans l'Europe communautaire. Son objectif général est de définir les bases d'une stratégie commune visant :

- à définir et fixer des objectifs concernant la qualité de l'air ambiant dans la Communauté, afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs pour la santé humaine et pour l'environnement ;
- à disposer d'informations sur la qualité de l'air, notamment à informer le public par des seuils d'alerte ;
- à maintenir la qualité de l'air quand elle est bonne et à l'améliorer lorsque celle-ci n'est pas satisfaisante.

Le territoire de chaque État membre doit être découpé en zones pour lesquelles les modalités d'évaluation de la qualité de l'air sont définies en fonction de ses caractéristiques de population et de pollution.

Cette démarche se trouve déclinée dans quatre directives :

- Directive 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant : il s'agit de la première directive issue de la directive-cadre 96/62/CE.

- Directive 2000/69/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 novembre 2000 concernant les valeurs limites pour le benzène et le monoxyde de carbone dans l'air ambiant : cette deuxième directive vise à compléter les dispositions concernant les valeurs limites de la directive-cadre avec des valeurs limites spécifiques pour deux substances polluantes individuelles (le benzène et le monoxyde de carbone). La valeur limite pour le benzène est établie à 5 µg/m<sup>3</sup> à partir du 1er janvier 2010 et pour le monoxyde de carbone à 10 mg/m<sup>3</sup> à partir du 1er janvier 2005. La directive établit l'obligation des États membres d'informer systématiquement le public sur les concentrations de ces deux substances dans l'air ambiant. Les États membres devaient se conformer à la présente directive au plus tard le 13 décembre 2002.

- Directive 2002/3/CE du Parlement Européen et du Conseil du 12 février 2002 relative à l'ozone dans l'air ambiant : il s'agit de la troisième directive issue de la directive-cadre, dont l'objectif est de :

- fixer des objectifs à long terme (au point III de l'annexe I de la directive), des valeurs cibles pour 2010 (au point II de l'annexe I), un seuil d'alerte et un seuil d'information (au point I de l'annexe II) sur les concentrations d'ozone dans l'air ambiant de la Communauté ;
- établir des méthodes et des critères communs pour évaluer les concentrations d'ozone dans l'air ambiant ;
- garantir l'obtention et la mise à disposition des citoyens de l'information pertinente sur l'ozone dans l'air ambiant ;
- conserver ou améliorer la qualité de l'air ambiant ;
- promouvoir la coopération entre les États membres en vue de diminuer l'ozone dans l'air ambiant.

Les objectifs à long terme fixés par la directive respectent les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé relatives à l'ozone. Le non-respect des valeurs cibles oblige les États membres à établir des plans d'action de réduction de l'ozone dans l'air ambiant.

Le 31 décembre 2004, la Commission a soumis un rapport d'application de la présente directive au Parlement européen et au Conseil, assorti, si nécessaire, des propositions de modification. Les États membres devaient se conformer à cette directive le 9 septembre 2003, date à laquelle la directive 92/72/CEE du Conseil du 21 septembre 1992 concernant la pollution de l'air par l'ozone est abrogée.

- Directive 2004/107/CE du Parlement Européen et du Conseil du 15 décembre 2004 concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant : Cette directive est la dernière étape du processus de refonte de la législation européenne, lancé par la directive-cadre, concernant la présence de polluants présentant des risques pour la santé humaine.

Étant donné que les substances visées sont des agents cancérigènes pour l'homme pour lesquels il n'existe pas de seuils identifiables concernant leurs effets nocifs sur la santé des personnes, la présente directive vise à appliquer le principe d'une exposition aussi faible que possible à ces polluants. Elle ne fixe pas de valeur limite pour les émissions d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), mais elle utilise le benzo(a)pyrène comme traceur du risque cancérigène lié à ces polluants et établit pour cette substance une valeur cible à respecter dans la mesure du possible. Par ailleurs, la directive détermine des méthodes et des critères pour l'évaluation des concentrations et du dépôt des substances visées et garantit que des informations adéquates sont obtenues et mises à disposition du public.

Cette directive, avec la directive 2008/50/CE, représentent la base de la stratégie européenne de surveillance de la qualité de l'air concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant.

Autres directives européennes relatives à l'air ambiant :

- Directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques, dite directive « NEC » : cette directive, ainsi que la directive 2008/50/CE, encadrent principalement la réglementation sur la qualité de l'air.

- Directive 2003/4/CE du Parlement Européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement : cette directive abroge la directive 90/313/CEE du Conseil du 7 juin 1990 concernant la liberté d'accès à l'information en matière d'environnement.

- Directive 2007/2/CE du Parlement Européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE).

- Directive européenne 2008/50/CE du Parlement Européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe : cette directive fusionne les directives filles adoptées entre 1999 et 2002. Elle fixe des exigences de surveillance des différents polluants notamment les particules. En effet, elle établit des valeurs réglementaires pour les particules fines PM 2,5 dans l'air, répondant ainsi aux préoccupations de la population et des épidémiologistes. Cette directive a révisé la législation européenne relative à la qualité de l'air ambiant dans le but de réduire la pollution à des niveaux qui en minimisent les effets nocifs sur la santé humaine et sur l'environnement et d'améliorer l'information du public sur les risques encourus.
- Directive européenne 2015/1480 de la Commission du 28 août 2015 modifiant plusieurs annexes des directives du Parlement européen et du Conseil 2004/107/CE et 2008/50/CE établissant les règles concernant les méthodes de référence, la validation des données et l'emplacement des points de prélèvement pour l'évaluation de la qualité de l'air ambiant.
- Décisions européennes (textes européens) :
  - Décision du Conseil du 27 janvier 1997 établissant un échange réciproque d'informations et de données provenant des réseaux et des stations individuelles mesurant la pollution de l'air ambiant dans les États membres (97/101/CE).
  - Décision de la Commission du 17 octobre 2001 modifiant l'annexe V de la directive 1999/30/CE du Conseil relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant.
  - Décision 2004/224/CE de la Commission du 20 février 2004 fixant les modalités de transmission des informations sur les plans ou les programmes exigés par la directive 96/62/CE du Conseil en ce qui concerne les valeurs limites de certains polluants dans l'air ambiant visés par les directives 99/30/CE et 2000/69/CE.
  - Décision 2004/279/CE de la Commission du 19 mars 2004 concernant des orientations de mise en œuvre de la directive 2002/3/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'ozone dans l'air ambiant.
  - Décision 2004/461/CE de la Commission du 29 avril 2004 établissant un questionnaire à utiliser pour la déclaration annuelle concernant l'évaluation de la qualité de l'air ambiant au titre des directives du Conseil 96/62/CE et 1999/30/CE ainsi que des directives du Parlement européen et du Conseil 2000/69/CE et 2002/3/CE.  
Rectificatif à la décision 2004/461/CE de la Commission du 29 avril 2004. Journal officiel L202 du 7 juin 2004.
  - Décision de la Commission du 10 juin 2010 relative aux lignes directrices pour le calcul des stocks de carbone dans les sols aux fins de l'annexe V de la directive 2009/28/CE [notifiée sous le numéro C(2010)3751] (2010/335/UE)
  - Décision d'exécution de la Commission du 12 décembre 2011 portant modalités d'application des directives 2004/107/CE et 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil concernant l'échange réciproque d'informations et la déclaration concernant l'évaluation de la qualité de l'air ambiant.
- Protocole (texte international) :  
Protocole de 1999 à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique

#### Réglementation française sur l'air ambiant :

La réglementation française pour l'air ambiant s'appuie principalement sur les directives européennes. Ces dernières ont notamment été conçues en tenant compte des recommandations de l'OMS.

#### - Lois :

- Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite LAURE : cette loi-cadre reconnaît un droit fondamental pour le citoyen : « respirer un air qui ne nuise pas à sa santé » (art. 1). Elle met l'accent sur la surveillance de la qualité de l'air avec la mise en place d'un dispositif fixe de mesure sur les agglomérations de plus de 100 000 habitants et une évaluation de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire. Elle définit également les mesures d'urgence en cas d'alerte à la pollution atmosphérique. Elle rend obligatoires les Plans de Déplacements Urbains dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et définit le Plan Régional de la Qualité de l'Air et le Plan de Protection de l'Atmosphère. Le droit national est fondé sur cette loi codifiée dans le Code de l'environnement. Les dispositions législatives et réglementaires relatives à la qualité de l'air figurent au titre II Air et atmosphère du livre II de ce code (articles L.220-1 à L.228-3 et R.221-1 à D.228-1).
- Loi n° 2002-285 du 28 février 2002 autorisant l'approbation de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement (ensemble deux annexes)
- Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement
- Loi n° 2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement
- Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite Grenelle 1
- Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite Grenelle 2

#### - Articles du Code de l'environnement :

##### - Surveillance de la qualité de l'air :

Article L.220-1 : « L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. 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. La protection de l'atmosphère intègre la prévention de la pollution de l'air et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre ».

Article L.221-1 : « I. L'Etat assure, avec le concours des collectivités territoriales, la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement. Un organisme chargé de la coordination technique de la surveillance de la qualité de l'air est désigné par arrêté du ministre chargé de l'Environnement. Des normes de qualité de l'air ainsi que des valeurs-guides pour l'air intérieur définies par décret en Conseil d'Etat sont fixées, après avis de l'Agence nationale chargée de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, en conformité avec celles définies par l'Union européenne et, le cas échéant, par l'Organisation mondiale de la santé. Ces normes sont régulièrement réévaluées pour prendre en compte les résultats des études médicales et épidémiologiques.

Un objectif pluriannuel de diminution de la moyenne annuelle des concentrations journalières de particules atmosphériques est fixé par arrêté des ministres chargés de l'environnement et de la santé, pris après avis de l'Agence nationale chargée de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail.

II. - Afin de prévenir leurs effets sur la santé, une surveillance des pollens et des moisissures de l'air ambiant est coordonnée par des organismes désignés par arrêté des ministres chargés de l'environnement et de la santé. Les résultats de cette surveillance font l'objet d'une information du public et des acteurs concernés.

III. - Les substances dont le rejet dans l'atmosphère peut contribuer à une dégradation de la qualité de l'air au regard des normes mentionnées au premier alinéa sont surveillées, notamment par l'observation de l'évolution des paramètres propres à révéler l'existence d'une telle dégradation. Les paramètres de santé publique susceptibles d'être affectés par l'évolution de la qualité de l'air sont également surveillés ».

Article L.221-2 : « Un dispositif de surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement couvre l'ensemble du territoire national. Les modalités de surveillance sont adaptées aux besoins de chaque zone, notamment ceux des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Un décret en Conseil d'Etat fixe la liste des substances surveillées ainsi que les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L.221-1. La liste des communes incluses dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants est établie par arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports. Cet arrêté est mis à jour au moins tous les cinq ans ».

Article L.221-3 : « Dans chaque région, et dans la collectivité territoriale de Corse, l'Etat confie la mise en œuvre de la surveillance prévue à l'article L.221-2 à un organisme agréé pour un ou des paramètres donnés de la qualité de l'air. Celui-ci associe, de façon équilibrée, des représentants de l'Etat et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, des collectivités territoriales et leurs groupements, des représentants des diverses activités contribuant à l'émission des substances surveillées, des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L.141-1, des associations agréées de consommateurs et, le cas échéant, faisant partie du même collège que les associations, des personnalités qualifiées. Les modalités d'application du présent article sont définies par un décret en Conseil d'Etat ».

Article L.221-4 : « Les matériels de mesure de la qualité de l'air et de mesure des rejets de substances dans l'atmosphère, ainsi que les laboratoires qui effectuent des analyses et contrôles d'émissions polluantes, sont soumis à agrément de l'autorité administrative. Celle-ci détermine les méthodes de mesure et les critères d'emplacement des matériels utilisés.

Par dérogation au régime d'agrément prévu à l'alinéa précédent, tout prestataire légalement établi et autorisé à réaliser des analyses et contrôles d'émissions polluantes dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen peut exercer en France cette activité à titre temporaire et occasionnel, lorsque l'autorisation dont il bénéficie dans cet Etat présente des garanties équivalentes à celles requises par la réglementation nationale et sous réserve, avant la première prestation, d'avoir déclaré son activité auprès de l'autorité administrative compétente. Les modalités d'application du présent alinéa sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement ».

Article L.221-5 : « Les agréments délivrés en application de la présente section peuvent être retirés lorsque les organismes ou laboratoires ainsi que les matériels de mesure ne satisfont plus aux conditions qui ont conduit à les délivrer ».

Article R.221-1 : « I.- Au sens du présent titre, on entend par :

1° Air ambiant, l'air extérieur de la troposphère, à l'exclusion des lieux de travail tels que définis à l'article R.4211-2 du Code du travail et auxquels le public n'a normalement pas accès ;

2° Polluant, toute substance présente dans l'air ambiant et pouvant avoir des effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble ;

3° Niveau de polluant atmosphérique, la concentration d'un polluant dans l'air ambiant ou la masse de son dépôt sur les surfaces en un temps donné ;

4° Dépassement de norme de qualité de l'air, un niveau supérieur à une norme de qualité de l'air ;

5° Objectif de qualité, un niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble ;

6° Valeur cible, un niveau à atteindre, dans la mesure du possible, dans un délai donné, et fixé afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou l'environnement dans son ensemble ;

7° Valeur limite, un niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble ;

8° Marge de dépassement, l'excédent par rapport à la valeur limite qui peut être admis dans les conditions fixées par le présent code ;

9° Niveau critique, un niveau fixé sur la base des connaissances scientifiques, au-delà duquel des effets nocifs directs peuvent se produire sur certains récepteurs, tels que les arbres, les autres plantes ou écosystèmes naturels, l'exclusion des êtres humains ;

10° Seuil d'information et de recommandation, un niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine de groupes particulièrement sensibles au sein de la population et qui rend nécessaires l'émission d'informations immédiates et adéquates à destination de ces groupes et des recommandations pour réduire certaines émissions ;

11° Seuil d'alerte, un niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé de l'ensemble de la population ou de dégradation de l'environnement, justifiant l'intervention de mesures d'urgence ;

12° Indicateur d'exposition moyenne (IEM), une concentration moyenne à laquelle est exposée la population et qui est calculée pour une année donnée à partir de mesures effectuées sur trois années civiles consécutives dans des lieux caractéristiques de la pollution de fond urbaine répartis sur l'ensemble du territoire ;

13° Obligation en matière de concentration relative à l'exposition, le niveau fixé sur la base de l'indicateur d'exposition moyenne et devant être atteint dans un délai donné, afin de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ;

14° Objectif de réduction de l'exposition, un pourcentage de réduction de l'indicateur d'exposition moyenne de la population, fixé pour l'année de référence, dans le but de réduire les effets nocifs sur la santé humaine, en devant être atteint dans la mesure du possible sur une période donnée ;

15° PM10 ", les particules passant dans un orifice d'entrée calibré dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé de l'environnement, avec un rendement de séparation de 50 % pour un diamètre aérodynamique de 10 µm ;  
16° PM2,5 ", les particules passant dans un orifice d'entrée calibré dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé de l'environnement, avec un rendement de séparation de 50 % pour un diamètre aérodynamique de 2,5 µm ;  
17° Oxydes d'azote, la somme du rapport de mélange en volume (p/v) de monoxyde d'azote (oxyde nitrique) et de dioxyde d'azote, exprimé en unités de concentration massique de dioxyde d'azote (µg/m<sup>3</sup>) ;  
18° Composés organiques volatils (COV), les composés organiques provenant de sources anthropiques et biogènes, autres que le méthane, capables de produire des oxydants photochimiques par réaction avec des oxydes d'azote sous l'effet du rayonnement solaire ;  
19° Contribution des sources naturelles à la pollution atmosphérique, les émissions de polluants qui ne résultent pas directement ou indirectement des activités humaines, mais qui sont dues à des événements naturels, tels que les éruptions volcaniques, les activités sismiques, les activités géothermiques, les feux de terres non cultivées, les vents violents, les embruns marins, la resuspension atmosphérique ou le transport de particules naturelles provenant de régions désertiques.

II.- Les normes de qualité de l'air, déterminées selon des méthodes définies par arrêté du ministre chargé de l'environnement, sont établies par polluant comme suit :

1. Oxydes d'azote : (...)
2. Particules " PM10 " et " PM2,5 " : (...)
3. Plomb : (...)
4. Dioxyde de soufre : (...)
5. Ozone : (...)
6. Monoxyde de carbone : (...)
7. Benzène : (...)
8. Métaux lourds et hydrocarbures aromatiques polycycliques : (...)

III.- Un arrêté du ministre chargé de l'environnement précise les modalités d'application du présent article. Il définit notamment les méthodes pour déterminer le maximum journalier de la moyenne sur huit heures, l'AOT40 et l'indicateur d'exposition moyenne (IEM) ».

III.- La liste et la carte des communes incluses dans ces agglomérations sont publiées sur le site internet du ministère chargé de l'environnement ».

Article R.221-3 : « Un arrêté du ministre chargé de l'environnement fixe les modalités et les techniques de surveillance de la qualité de l'air.

Ces modalités et ces techniques de surveillance sont définies, pour chacun des polluants ou groupes de polluants mentionnés à l'article R.221-1, en tenant compte notamment de l'importance des populations concernées et des niveaux de concentration des polluants ».

- Informations sur la qualité de l'air :

Article L.221-6 : « Les résultats d'études épidémiologiques liées à la pollution atmosphérique, les résultats d'études sur l'environnement liées à la pollution atmosphérique ainsi que les informations et prévisions relatives à la surveillance de la qualité de l'air, aux émissions dans l'atmosphère et aux consommations d'énergie font l'objet d'une publication périodique qui peut être confiée, pour leur zone de compétence, aux organismes agréés mentionnés à l'article L.221-3.

Les résultats d'études épidémiologiques et d'études sur l'environnement liées aux rayonnements ionisants font l'objet d'une publication par l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire et l'Institut de veille sanitaire, en fonction des missions qui leur sont respectivement attribuées.

L'Etat publie chaque année un inventaire des émissions des substances polluantes et un inventaire des consommations d'énergie. Il publie également un rapport sur la qualité de l'air, son évolution possible et ses effets sur la santé et l'environnement et les risques qui en résultent. L'inventaire des émissions des substances polluantes et ce rapport sont soumis à l'avis de l'Agence nationale chargée de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail.

Lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L.221-1 ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être, le public en est immédiatement informé par l'autorité administrative compétente. Cette information porte également sur les niveaux de concentration de polluants, les risques sur la santé et l'environnement, les conseils aux populations concernées et les dispositions arrêtées. L'autorité administrative compétente peut déléguer la mise en œuvre de cette information aux organismes agréés prévus à l'article L. 221-3 ».

Article R.221-4 : « Les organismes agréés de surveillance de la qualité de l'air mentionnés à l'article L.221-3 informent la population sur la qualité de l'air constatée et prévisible dans leur zone de compétence et diffusent éventuellement les recommandations sanitaires établies par le ministre chargé de la santé ou l'agence régionale de santé ».

Article R.221-5 : « L'information comprend :

- 1° Les derniers niveaux de concentration de polluants dans l'atmosphère mesurés et validés ;
- 2° Pour chaque polluant surveillé, une comparaison du niveau de concentration constaté avec les seuils de recommandation et d'information et les seuils d'alerte, s'ils existent, avec les niveaux de concentration constatés dans le passé ainsi qu'avec les valeurs limites et les valeurs cibles relatives aux périodes figurant à l'article R.221-1 ;
- 3° Des résultats agrégés sous la forme d'un indice de qualité de l'air ; un arrêté du ministre chargé de l'environnement précise les modalités de calcul de cet indice ».

Article R.221-6 : « Les organismes de surveillance de la qualité de l'air diffusent l'information définie à l'article R.221-5 en permanence et la mettent à jour de façon régulière.

Un arrêté du ministre chargé de l'environnement précise les modalités de diffusion et de mise à jour de cette information ».

Article R.221-7 : « Le préfet ou, à Paris, le préfet de police, présente au conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques un rapport annuel sur la qualité de l'air dans les zones surveillées de son département sans préjudice d'autres présentations éventuellement réalisées au public ou aux collectivités territoriales ».

Article R.221-8 : « Un arrêté conjoint des ministres chargés, respectivement, de l'environnement, de la santé et de l'intérieur précise le contenu de l'information donnée au public par le préfet ou, à Paris, par le préfet de police, lorsqu'un seuil de recommandation et d'information ou un seuil d'alerte est atteint ou risque de l'être ».

· Organismes agréés de surveillance de la qualité de l'air :

o Conditions d'agrément :

Article R.221-9 : « Les organismes de surveillance de la qualité de l'air prévus à l'article L.221-3 sont constitués sous forme d'associations régulièrement déclarées conformément à l'article 5 de la loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association ou, dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, à la législation locale sur les associations inscrites ».

Article R.221-10 : « Les organismes de surveillance de la qualité de l'air sont agréés s'ils remplissent les conditions suivantes :

1° L'organe délibérant de l'organisme doit associer au sein de quatre collèges :

a) Des représentants des services de l'Etat, notamment de la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, de la direction régionale de l'environnement, de la direction départementale ou régionale de l'équipement, un représentant de l'Agence régionale de santé et un représentant de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie ;

b) Des représentants de la région, des départements, des communes et des groupements de communes adhérant à l'organisme ;

c) Des représentants des activités contribuant à l'émission des substances surveillées ;

d) Des associations agréées de protection de l'environnement, des associations agréées de consommateurs, un ou plusieurs représentants des professions de santé et, éventuellement, d'autres personnalités qualifiées.

Chaque collège dispose d'au moins un cinquième du total des voix ;

2° Son financement doit être assuré principalement par des subventions de l'Etat et des collectivités ou des contributions des personnes morales membres de l'organisme ;

3° Les statuts de l'organisme doivent prévoir que le préfet de région, notamment pour assurer le respect des conditions d'agrément, peut provoquer une nouvelle délibération de l'organe délibérant. Dans ce cas, celle-ci doit intervenir dans les quinze jours suivant cette demande ;

4° L'organisme doit désigner un commissaire aux comptes et son suppléant, choisis sur la liste mentionnée à l'article L.822-1 du Code de commerce ; ceux-ci exercent leurs fonctions dans les conditions prévues à ce code, sous réserve des règles propres à la forme juridique de cet organisme ».

o Obligations des organismes agréés :

Article R.221-11 : « Les organismes de surveillance de la qualité de l'air, lorsqu'ils exercent leur surveillance sur un des polluants mentionnés à l'article R.221-1, se conforment aux modalités et techniques prévues à l'article R.221-3.

En outre, ils adoptent des dispositions propres à garantir la qualité des mesures qu'ils effectuent pour l'ensemble des polluants qu'ils surveillent. Ces dispositions sont définies par arrêté du ministre chargé de l'environnement ».

Article R.221-12 : « I.- Les organismes de surveillance de la qualité de l'air :

1° Informent la population conformément aux dispositions des articles R.221-4 à R.221-7 ;

2° Tiennent informés le préfet concerné et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie des résultats de leur surveillance.

II.- Un arrêté du ministre chargé de l'environnement peut préciser les modalités d'élaboration de l'information prévue aux 1° et 2° du I et les conditions de diffusion de celle-ci.

III.- Les organismes de surveillance de la qualité de l'air établissent chaque année un budget, un bilan et un compte de résultat.

o Dispositions diverses :

Article R.221-15 : « Le ministre chargé de l'environnement désigne par arrêté un ou plusieurs organismes chargés :

1° De coordonner les programmes destinés à assurer la qualité des mesures, organisés par la Commission européenne en application de l'article 3 de la directive 96/62/CE du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant ;

2° De lui soumettre des recommandations en vue de garantir la qualité des mesures et des modélisations effectuées par les organismes de surveillance régis par la présente sous-section ; ces recommandations portent sur le choix et l'utilisation des techniques de mesure ou de modélisation ».

- Décrets d'application du Conseil d'Etat :

- Décret d'application de la Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996, dite LAURE :

De nombreux décrets d'applications concernant la pollution atmosphérique portant sur la transcription de la Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996, dite LAURE :

- Décret n°97-1279 du 23 décembre 1997 fixant les modalités d'application du troisième alinéa de l'article 265 sexies du Code des douanes portant remboursement de la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel véhicules et sur le gaz de pétrole liquéfié carburant utilisés par les exploitants de réseaux de transport public en commun de voyageurs

- Décret n°98-257 du 31 mars 1998 relatif à la consommation en énergie des réfrigérateurs et congélateurs électriques à usage domestique

- Décret n°98-361 du 6 mai 1998 relatif à l'agrément des organismes de surveillance de la qualité de l'air, codifié dans les articles R.221-9 à R.221-14 du Code de l'Environnement

- Décret n°98-362 du 6 mai 1998 relatif aux plans régionaux pour la qualité de l'air (PRQA)

- Décret n°98-701 du 17 août 1998 pris pour l'application de l'article L.8B du Code de la route

- Décret n°98-702 du 17 août 1998 modifiant certaines dispositions de Code de la route relatives aux mesures de suspension ou restriction de la circulation propres à limiter la pollution atmosphérique

- Décret n°98-704 du 17 août 1998 pris pour l'application des dispositions de l'article L.8A du Code de la route relatives à l'identification des véhicules automobiles contribuant à la limitation de la pollution atmosphérique

- Décret n°98-817 du 11 septembre 1998 relatif aux rendements minimaux et à l'équipement des chaudières de puissance comprise entre 400 kW et 50 MW

- Décret n°98-833 du 16 septembre 1998 relatif aux contrôles périodiques des installations consommant de l'énergie thermique

- Décret n°99-360 du 5 mai 1999 modifiant le décret n°81-542 du 13 mai 1981 pris pour l'application des titres Ier, II et III de la loi n°80-531 du 15 juillet 1980 relatif aux économies d'énergie et à l'utilisation de la chaleur
  - Décret n°99-446 du 26 mai 1999 modifiant le décret n°94-753 du 31 août portant création d'une parafiscale sur les huiles de base au profit de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie et le décret n°95-515 du 3 mai 1995 instituant une taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique
  - Décret n°2000-1153 du 29 novembre 2000 relatif aux caractéristiques thermiques des constructions modifiant le Code de la construction et de l'habitation
  - Décret n°2004-195 du 24 février 2004 relatif aux plans régionaux pour la qualité de l'air
  - Décret n°2005-1647 du 28 décembre 2005 relatif à l'utilisation des matériaux en bois dans certaines constructions
  - Plans et programmes :
    - o Plans locaux :
      - § Schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie
      - Décret n°2011-678 du 16 juin 2011 relatif aux schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie
    - § Plans de protection de l'atmosphère :
      - Décret n°2001-449 du 25 mai 2001 relatif aux plans de protection de l'atmosphère et aux mesures pouvant être mises en œuvre pour réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, codifié dans les articles R.222-13 à R.222-36 du Code de l'Environnement
      - Décret n°2007-1479 du 12 octobre 2007 relatif à la qualité de l'air et modifiant le Code de l'environnement (partie réglementaire)
      - Décret n°2008-1152 du 7 novembre 2008 relatif à la qualité de l'air
        - ↳ Rectificatif au décret n°2008-1152 du 7 novembre 2008 relatif à la qualité de l'air
      - Décret n°2010-182 du 25 février 2010 modifiant l'article R.222-33 du Code de l'environnement
    - o Mesures d'urgence :
      - Décret n°98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites, codifié dans les articles R.221-1 à R.221-8 et R.223-1 à R.223-4 du Code de l'Environnement : il fixe les objectifs de qualité, les seuils d'alerte et les valeurs limites pour le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules, l'ozone, le monoxyde de carbone, le plomb et le benzène.
        - ↳ Rectificatif au décret n°98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites.
      - Décret n°2002-213 du 15 février 2002 portant transposition des directives 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2000 et modifiant le décret n°98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limite
      - Décret n°2003-1085 du 12 novembre 2003 portant transposition de la directive 2002/3/CE du Parlement Européen et du Conseil du 12 février 2002 et modifiant le décret n°98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites
  - Décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air
- Autres décrets d'application relatifs à l'air ambiant :
- Décret n°95-515 du 3 mai 1995 instituant une taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique
  - Décret n°96-335 du 18 avril 1996 relatif à la qualité de l'air et portant modification du décret n°74-415 du 13 mai 1974 relatif au contrôle des émissions polluantes dans l'atmosphère et à certaines utilisations de l'énergie thermique
  - Décret n°2002-1187 du 12 septembre 2002 portant publication de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement (ensemble deux annexes), faite à Aarhus le 25 juin 1998
  - Décret n°2006-578 du 22 mai 2006 relatif à l'information et à la participation du public en matière d'environnement, modifiant le Code de l'environnement et le décret n° 77-1133 du 21 septembre 1977 relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement
  - Décret n°2007-396 du 22 mars 2007 relatif aux dispositions de livre II de la partie réglementaire du Code de l'environnement issu des décrets délibérés en conseil des ministres
  - Décret n°2010-1268 du 22 octobre 2010 relatif à la régionalisation des organismes agréés de surveillance de la qualité de l'air
  - Décret n°2011-829 du 11 juillet 2011 relatif au bilan des émissions de gaz à effet de serre et au plan climat-énergie territorial
  - Décret n°2011-1554 du 16 novembre 2011 relatif aux données permettant d'élaborer et d'évaluer les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie et les plans climat-énergie Territoriaux
  - Décret n°2012-14 du 5 janvier 2012 relatif à l'évaluation des moyens d'aération et à la mesure des polluants effectués au titre de la surveillance de la qualité de l'air intérieur de certains établissements recevant du public
  - Décret n°2013-932 du 17 octobre 2013 modifiant la colonne B de l'annexe à l'article R. 511-9 du Code de l'environnement relative à la taxe générale sur les activités polluantes

- Décret n°2013-1300 du 27 décembre 2013 modifiant le décret no99-508 du 17 juin 1999 pris pour l'application des articles 266 sexies à 266 duodécies du Code des douanes instituant une taxe générale sur les activités polluantes
- Décret n°2014-219 du 24 février 2014 modifiant la colonne B de l'annexe à l'article R. 511-9 du Code de l'environnement relative à la taxe générale sur les activités polluantes plus rectificatif
- Décret n°2015-1000 du 17 août 2015 relatif aux modalités de surveillance de la qualité de l'air intérieur dans certains établissements recevant du public
- Arrêtés ministériels :
  - Dispositions générales sur la surveillance de la qualité de l'air :
  - Arrêté ministériel du 22 juillet 2004 relatif aux indices de la qualité de l'air
  - ↳ Arrêté du 21 décembre 2011 modifiant l'arrêté du 22 juillet 2004 relatif aux indices de la qualité de l'air
- Plans et programmes :
  - o Plans locaux :
  - § Plans de protection de l'atmosphère :
  - Arrêté du 2 novembre 2011 relatif au document simplifié d'information mentionné à l'article R.222-13-1 du Code de l'environnement
- o Mesures d'urgence :
  - Arrêté du 17 août 1998 relatifs aux seuils de recommandations et aux conditions de déclenchement de la procédure d'alerte (abrogé au 1er juillet 2014)
  - Arrêté du 11 juin 2003 relatif aux informations à fournir au public en cas de dépassement ou risque de dépassement des seuils de recommandation ou des seuils d'alerte
  - Arrêté du 20 août 2014 relatif aux recommandations sanitaires en vue de prévenir les effets de la pollution de l'air sur la santé
  - Arrêté du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant
- Autres arrêtés ministériels :
  - Arrêté du 22 janvier 1997 créant une zone de protection spéciale contre les pollutions atmosphériques en Ile-de-France
  - Arrêté du 2 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation
  - Arrêtés du 18 mars 1999 et du 19 juillet 1999 portant agrément des organismes susceptibles d'effectuer des contrôles de poussières à l'émission
  - Arrêtés du 28 juin 1999 et du 28 juin 2000 portant sur l'agrément d'association de surveillance de la qualité de l'air au titre de la loi n°96-1236 du 30 septembre 1996 sur l'air et l'utilisation de l'énergie
  - Arrêtés du 23 décembre 1999 relatif aux caractéristiques du gazole et du gazole grand froid et relatif aux caractéristiques du supercarburant
  - Arrêté du 4 septembre 2000 portant modalités d'agrément des laboratoires ou des organismes pour certains types de prélèvements et d'analyses à l'émission des substances dans l'atmosphère
  - Arrêté du 25 juillet 2001 portant sur l'indice de la qualité de l'air au titre du Code de l'environnement (livre II, titre II)
  - Arrêté du 17 mars 2003 relatif aux modalités de surveillance de la qualité de l'air et à l'information du public
  - Arrêté du 8 juillet 2003 portant approbation du programme national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, COV et NH<sub>3</sub>)
  - Arrêté du 26 décembre 2005 fixant la méthode de calcul du volume de bois incorporé dans certaines constructions
  - Arrêté du 25 octobre 2007 modifiant l'arrêté du 17 mars 2003 relatif aux modalités de surveillance de la qualité de l'air et à l'information du public
  - Arrêté du 10 janvier 2010 relatif à l'indice de qualité de l'air
  - Arrêté du 24 août 2011 relatif au système national d'inventaires d'émissions et de bilans dans l'atmosphère
  - Arrêté du 24 février 2012 relatif aux conditions d'accréditation des organismes procédant aux mesures de la qualité de l'air intérieur et à l'évaluation des moyens d'aération du bâtiment mentionnés à l'article R.221-31 du Code de l'environnement
  - Arrêté du 26 mars 2014 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant
- Circulaires et instructions ministérielles :
  - Plans et programmes :
    - o Plans locaux :
    - § Plans de protection de l'atmosphère
    - Circulaire du 12 août relative à l'élaboration des plans de protection de l'atmosphère
- o Mesures d'urgence :
  - Circulaire du 17 août 1998 relative à la loi sur l'air n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (mesures d'urgence concernant la circulation des véhicules)

- Circulaire du 18 juin 2004 relative aux procédures d'information et de recommandation et d'alerte et aux mesures d'urgence. Bulletin officiel n°04/16 du 30 août 2004 du Ministère de l'Ecologie et du développement durable.

- Circulaire du 30 juillet 2004 modifiant l'annexe II de la circulaire du 17 août 1998 relative à la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (mesures concernant la circulation des véhicules). Bulletin officiel n°04/16 du 30 août 2004 du Ministère de l'Ecologie et du développement durable.

- Circulaire du 12 octobre 2007 relative à la procédure d'information et de recommandation et d'alertes pour les particules en suspension dans l'air ambiant. Bulletin officiel n°2007-24 du 30 décembre 2007 du Ministère de l'Ecologie et du développement durable.

- Instruction technique du 24 septembre 2014 relative au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant

- Instruction technique n° DGS/DUS/EA/MICOM/2015/63 du 6 mars 2015 relative à la participation des ARS et de l'InVS à la gestion des épisodes de pollution de l'air ambiant

Autres circulaires et instructions ministérielles :

- Circulaire du 8 novembre 1999 relative aux plans de déplacements urbains

- Circulaire interministérielle n°DGS/SD7B/2005/273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières

- Circulaire n° DGS/EA2/2009/250 du 21 juillet 2009 relative aux mesures de concentrations de certaines substances dans l'air intérieur dans les bâtiments recevant du public, et plus particulièrement ceux hébergeant des personnes sensibles ou vulnérables : écoles, crèches

- Circulaire du 18 novembre 2011 relative à l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts

v Réglementation française relative à la qualité de l'air intérieur :

- Décrets d'application du Conseil d'Etat :

- Décret n°2011-1727 du 2 décembre 2011 relatif aux valeurs-guides pour l'air intérieur pour le formaldéhyde et le benzène

- Décret n°2011-1728 du 2 décembre 2011 relatif à la surveillance de la qualité de l'air intérieur dans certains établissements recevant du public

- 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

Insertion des compétences aux différents échelons locaux à la loi NOTRE

v Chronologie :

2 mars 1982 : Loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions (publiée au JO n° 52 du 3 mars 1982). Elle est considérée comme l'acte I de la décentralisation. Les régions deviennent des collectivités territoriales au même titre que les communes et les départements. La loi institue l'élection des conseillers régionaux au suffrage universel direct, dans le cadre des départements, pour un mandat de six ans renouvelable. Cette loi dote la région d'une clause générale de compétence : « le Conseil régional règle, par ses délibérations, les affaires de la région ». Sur ce fondement juridique, les régions disposaient d'un pouvoir d'initiative, à condition que leurs interventions correspondent à l'intérêt de leur territoire.

9 janvier 1983 : Loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat (JO n° 7). Elle sera complétée par la loi n°83-663 du 22 juillet 1983.

16 octobre 2002 : Présentation, en Conseil des ministres, du projet de loi constitutionnelle sur l'organisation décentralisée de la République qui renove notamment le titre XII de la Constitution consacré aux collectivités territoriales : inscription dans l'article 1 de la Constitution du principe même de la décentralisation ; reconnaissance dans la Constitution de l'existence des régions et des collectivités à statut particulier ; reconnaissance de la vocation des collectivités territoriales à "exercer l'ensemble des compétences qui peuvent le mieux être mises en œuvre à l'échelle de leur ressort" (subsidiarité) ; reconnaissance du pouvoir réglementaire des collectivités territoriales et de leur droit à l'expérimentation (sur la base d'une habilitation propre, possibilité de déroger pour une durée déterminée aux dispositions législatives ou réglementaires existantes) ; renforcement de la démocratie directe (droit de pétition pour saisir l'assemblée délibérante d'une collectivité ; ouverture du référendum décisionnel local à tous les niveaux de collectivités territoriales ; consultation des électeurs sur une question intéressant l'organisation institutionnelle de la collectivité) ; garantie de l'autonomie financière des collectivités qui peuvent fixer le taux ou l'assiette des impositions locales et mise en place de dispositifs de péréquation pour corriger les inégalités de ressources entre les collectivités ; concernant l'outre-mer, distinction entre les départements ou régions d'outre-mer" régis par le principe d'assimilation législative et les "collectivités d'outre-mer" régies par le principe de spécificité législative ; reconnaissance d'un rôle spécifique au Sénat dans la représentation des collectivités en lui réservant la primauté du débat parlementaire sur les projets de loi qui les concernent.

16 décembre 2010 : Réforme supprimant la clause de compétence générale pour les régions et les départements.

27 janvier 2014 : Restauration de la clause générale de compétence au profit des départements et des régions par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM).

Bilan : Devenues des collectivités territoriales pleines et entières en 1982, les régions ont vu le champ de leurs compétences s'étendre et se diversifier au fil des lois de décentralisation. La loi NOTRE du 7 août 2015 tend encore à renforcer les attributions des régions.

v Loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe (Journal officiel du 8 août 2015) : Avant la loi NOTRe, les compétences des régions étaient centrées sur le développement économique, l'aménagement du territoire, la formation professionnelle, la gestion des lycées et les transports. La loi MAPTAM a, en outre, confié l'aménagement numérique aux régions.

La loi NOTRe confie de nouvelles compétences aux régions. Elle est complétée par un projet de loi qui modifie le découpage des régions et présente le calendrier électoral des élections régionales et départementales.

Les apports de la loi NOTRe :

- suppression de la clause générale de compétence pour les départements et les régions
- renforcement du rôle de la région en matière de développement économique, tout en étant responsable de la politique de soutien aux petites et moyennes entreprises et aux entreprises de taille intermédiaire, en plus d'une présentation d'un schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) qui fixera les orientations régionales pour 5 ans.
- aménagement durable du territoire à la charge de la région, notamment en rédigeant un schéma régional d'aménagement durable du territoire (SRADDT) dans lequel figureront les orientations stratégiques en matière d'aménagement du territoire, mobilité, lutte contre la pollution de l'air, maîtrise et valorisation de l'énergie, logement et gestion des déchets.
- compétence de la gestion des collèges et compétence en matière de transport transférées aux régions
- renforcement des intercommunalités
- transfert obligatoire aux communautés de communes et aux communes d'agglomérations des compétences communales en matière d'eau et d'assainissement.
- création de la métropole du Grand Paris
- statut particulier accordé, à compter du 1er janvier 2018, à la collectivité de Corse en lieu et place de la collectivité territoriale de Corse et des départements de Corse du Sud et de Haute-Corse.

v Compétences relatives à la qualité de l'air ambiant :

L'article L.220-1 du Code de l'environnement prévoit que « L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ».

La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) permet une meilleure mise en œuvre de la compétence des collectivités locales en matière de lutte contre la pollution de l'air en étendant l'échelle géographique à laquelle celle-ci pourra être exercée et en organisant une coordination à l'échelle de la région.

Les métropoles, nouvel échelon territorial, recevront ainsi là où elles seront créées les compétences nécessaires pour élaborer des politiques permettant l'amélioration de la qualité de l'air de manière harmonisée sur un périmètre géographique plus important et donc de manière plus pertinente et plus efficace. Les cas particuliers des métropoles de Paris, Lyon et Aix-Marseille-Provence disposeront également de la compétence qualité de l'air.

S'agissant des autres catégories d'établissements publics de coopération intercommunale, les communautés urbaines disposent déjà de la lutte contre la pollution de l'air au titre de ses compétences obligatoires. Cette compétence est optionnelle pour les communautés d'agglomération et n'est pas prévue pour les communautés de communes.

Enfin, la région est quant à elle désignée chef de file pour la compétence qualité de l'air et est désormais chargée de coordonner les actions de lutte contre la pollution de l'air entreprises par les différents niveaux de collectivités de son territoire. En plus de l'élaboration du Schéma Régional Climat Air Énergie, elle voit ainsi son rôle de lutte contre la pollution de l'air renforcé.

- Compétences relatives à la qualité de l'air :

- Code général des collectivités territoriales :
- o Région désignée chef de file pour la compétence qualité de l'air : article L.1111-9

o Pouvoir de police municipale :

§ Police générale (salubrité publique) : article L.2212-2

§ Police de la circulation et du stationnement : article L.2213-1 à L.2213-4-1

§ Interdiction de circulation au motif qualité de l'air : article L.2213-4

o Pouvoir du préfet : article L.2215-1

o Pouvoir en cas de transfert au président d'EPCI : article L.5211-9-2

o Compétence qualité de l'air des communautés urbaines : article L.5215-20

o Compétence qualité de l'air des communautés d'agglomérations : article L.5216-5

o Compétence qualité de l'air des Métropoles (hors Paris et Lyon) : article L.5217-2

o Métropole du Grand Paris : article L.5219-1

o Métropole de Lyon : article L.3641-1

- Conseil national de l'air

- Code de l'environnement : articles D.221-16 à D.221-22

- Décrets :

- Décret n°97-432 du 29 avril 1997 relatif au Conseil national de l'air, codifié dans les articles D.221-16 à D.221-21 du Code de l'Environnement

- Décret n°2011-625 du 1er juin 2011 relatif au Conseil national de l'air

- Décret n°2015-622 du 5 juin 2015 relatif la prolongation de durée de certaines commissions administratives à caractère consultatif relevant du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

- Décret n°2015-1238 du 6 octobre 2015 modifiant la composition du Conseil National de l'Air

L'indépendance des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air

Le dispositif national de surveillance s'appuie sur les 26 associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) et sur le laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA).

S'agissant des obligations des AASQA en matière d'information, ces associations sont chargées de diffuser au public les informations et prévisions relatives à la surveillance de la qualité de l'air et de tenir la population immédiatement informée lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du Code de l'environnement ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être. Ces associations doivent également informer les préfets concernés des résultats de leur surveillance.

« Le 3 décembre 2009, Éric Woerth, ministre du Budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'État, a réuni les dirigeants des opérateurs de l'État pour leur annoncer de nouvelles règles de gouvernance et les économies à engager. Les 34 associations indépendantes de surveillance de la qualité de l'air ont découvert à cette occasion qu'elles étaient, elles aussi, des opérateurs de l'État », s'étonne dans un communiqué, Christian Hutin, Président d'ATMO France.

« Cette assimilation est en complète contradiction avec l'esprit de la Loi sur l'air qui confie cette surveillance à des organismes indépendants et pluralistes », rappelle-t-il. « Les critères définissant un opérateur de l'État, notamment le contrôle direct et le financement majoritaire de l'État, sont à l'évidence incompatibles avec la structure et le financement des Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) qui garantissent leur indépendance », estime le président d'ATMO France. « La fédération des AASQA, ne peut pas accepter ce classement incohérent avec les principes mêmes de l'Etat et regrette que les associations n'aient pas été préalablement consultées ».

La crédibilité des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air repose sur leur expertise reconnue, la transparence de leur information et l'indépendance de leur structure. Dans leur fonctionnement au quotidien, elles s'emploient à renforcer ces quatre aspects. Concernant l'indépendance, cette dernière repose en premier lieu sur leur multidépendance structurelle, avec des représentants de tous les acteurs locaux concernés par la qualité de l'air.

v Réglementation relative aux associations agréées de surveillance de la qualité de l'air :

- Convention :

- Convention collective nationale des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air du 3 octobre 2001 :  
Préambule : « Elle (la Convention) voudrait garantir l'indépendance et la dignité de chacun en vue d'assurer l'harmonie nécessaire à la réalisation de la mission que se sont fixée les Associations ».

- Arrêtés ministériels :

· Agréments des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air :

- Arrêté du 14 janvier 2014 portant agrément de l'association AIRPARIF

Autres arrêtés ministériels :

- Arrêté du 14 décembre 1995 fixant la liste des associations de gestion de réseaux de mesure de la pollution atmosphérique agréées au titre de l'article 2 du décret n°74-415 du 13 mai 1974

- Arrêtés du 23 avril 2001, du 21 décembre 2010 et du 6 janvier 2014 portant l'agrément d'associations de surveillance de la qualité de l'air au titre du Code de l'environnement (livre II, titre II)

**PROJET DE DÉLIBÉRATION****DU****POUR UN PLAN TRANSVERSAL PLURIANNUEL DE 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 Aout 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 du développement économique, de l'emploi et de l'innovation
- 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 la ruralité et de l'agriculture
- VU** L'avis de la commission des affaires européennes
- VU** L'avis de la commission des finances
- VU** L'avis de la commission de l'éducation
- VU** L'avis de la commission des affaires européennes
- VU** L'avis de la commission de la santé
- VU** L'avis de la commission du sport, de la jeunesse et de la vie associative

- VU** L'avis de la commission de la famille, de l'action sociale et du handicap
- VU** L'avis de la commission du logement et de la politique de la ville
- VU** L'avis de la commission de l'administration générale
- VU** L'avis de la commission du Grand Paris
- VU** Le rapport CR 120-16 présenté par le groupe Europe Ecologie 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 une compétence régionale des mesures d'urgences lors des pics de pollution***

Mandate la Présidente afin d'obtenir du gouvernement la compétence pleine et entière pour la Région Île-de-France de la mise en place de mesures d'urgence face aux pics de pollution.

***Article 2 : Pour un plan pluriannuel transversal et budgété de lutte contre la pollution de l'air***

Mandate la Présidente pour lancer un plan pluriannuel transversal de lutte contre la pollution de l'air.

Décide que ce plan répondra, a minima, aux objectifs chiffrés tels que définis dans le SRCAE dans son volet "qualité de l'Air" à horizon 2020.

Décide qu'un "Jaune budgétaire" sera présenté à l'Assemblée Régionale pour donner de la visibilité sur la mise en œuvre par le Conseil Régional Ile-de-France.

***Article 3 : Deux focus au cœur des compétences régionales***

Décide que le plan de lutte contre la pollution de l'air comprendra notamment deux focus qui font l'objet de propositions en annexes 1 et 2 :

- 1/ la réaffirmation d'un plan de sortie du Diesel pour le STIF et pour la Région
- 2/ un plan pour l'amélioration de l'air intérieur dans les propriétés régionales

Au titre du premier focus, la Région s'engage à ne pas dépenser un centime d'euro en faveur de véhicules Diesel pour la flotte régionale (siège, lycées ou organismes associés) et mandate la Présidente pour poursuivre l'exécution de la délibération n° 2013/548 du 11 décembre 2013 au STIF, qui a décidé de perspectives pour le renouvellement du parc de matériel roulant bus alternatives au Diesel.

Au titre du second focus, s'engage à proposer un programme d'actions de mise en œuvre.

**Article 4 : Pour la participation et l'information citoyennes**

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

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 et à l'information des Franciliennes et des Franciliens et de leurs décideurs.

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

**VALÉRIE PÉCRESSE**

## **ANNEXE À LA DÉLIBÉRATION**

## **Propositions pour un plan de sortie du Diesel et de renforcement de la mobilité durable en IDF**

Sans volonté d'exhaustivité, l'annexe 1 à la délibération présente une liste de propositions qui permettraient à la Région de participer

1. à une conversion du parc francilien Diesel vers des solutions alternatives
2. à un soutien à la mobilité durable, en vue d'un report modal et de changements de pratiques chez les Francilien-nes

### **Propositions pour une conversion du parc francilien Diesel vers des solutions alternatives pour les particuliers et les entreprises**

- aider les ménages modestes à changer de véhicule pour rouler «plus propre»
- aider les professionnels, de TPE et PME notamment, à investir dans des véhicules utilitaires plus propres
- poursuivre l'installation de bornes GNV et électriques ; créer ou transformer les stations-service multi-énergies
- soutenir et promouvoir le développement des véhicules à très faibles consommations et émissions et alimentés à partir d'énergies renouvelables alternatives pour les flottes d'entreprises et de services publics : biogaz, gaz naturel (GNV), électrique, hybride, pile à hydrogène, (biogaz, électriques, hybrides...).
- promouvoir les carburants « propres »
- coordonner la mise en place d'une tarification réduite pour le stationnement des véhicules propres dans les diverses municipalités
- utiliser les TIC pour faciliter l'usage des modes alternatifs à la voiture (plateforme d'information multimodale en temps réel, interopérabilité de la billettique Passe Navigo / Vélib' / plateformes d'autopartage ou autre...).

### **Propositions pour un soutien à la mobilité durable, en vue d'un report modal et de changements de pratiques chez les Francilien-nes**

- développer les modes de circulation douce
- proposer de rembourser temporairement tout ou partie d'un abonnement Navigo aux Francilien-nes qui abandonneraient leurs véhicules polluants
- poursuivre le soutien à l'initiative du RezoPouce, association avec laquelle une convention triennale régionale a été signée en 2015. Cette initiative a permis l'investissement de nombreux maires franciliens en zone rurale ou périurbaine
- soutenir le covoiturage en proposant par exemple un plan régional mettant en synergie les entreprises et les particuliers pour un rapprochement entre l'offre et la demande
- proposer un plan vélo spécifique

- promouvoir l'usage du vélo dans les entreprises et les services publics grâce à des campagnes d'incitation à marcher, à faire du vélo
- participer au lancement de l'indemnité kilométrique Vélo pour les salarié-es d'entreprises volontaires et le moment venu pour les salarié-es du secteur public
- proposer un plan de mobilité en grande couronne
- proposer un plan pour la reconquête du fleuve comme espace de mobilité et outil de la logistique
- aménager davantage de pistes cyclables et créer un réseau régional de pistes cyclables rapides et protégées et d'espaces de stationnement sécurisés sur l'ensemble des grands axes de déplacements d'Île-de-France ; penser à une Francilienne du vélo
- aider les particuliers pour l'achat de vélos électriques ;
- obtenir de l'État la décentralisation en faveur des régions de la taxe poids lourds dont les recettes devront bénéficier à l'amélioration et l'aménagement du réseau de transports.
- accélérer les projets de transports par câble lorsqu'ils permettent d'effacer les coupures urbaines
- développer le transport à la demande
- Financer des aménagements spécifiques pour les modes actifs (continuités piétonnes et cyclables)
- participer à la promotion de l'autopartage et proposer par exemple un service public d'autopartage en grande couronne
- proposer un passe mobilité régional
- multiplier les voies dédiées pour bus ou taxis sur les autoroutes et voies rapides franciliennes
- améliorer significativement la densité du maillage et la fréquence des bus en grande couronne