

OBSERVATOIRE PARTICIPATIF DE L'ENVIRONNEMENT

Compte rendu de la réunion du 4 mai 2006

ORDRE DU JOUR

- Présentation de l'étude sur la qualité de l'air au voisinage des grands axes routiers essonniers.

DEROULEMENT DE LA REUNION

La réunion de l'Observatoire participatif de l'environnement (OPE) sur la qualité de l'air en Essonne s'est déroulée comme suit :

- introduction réalisée par Bruno PIRIOU, Vice-Président chargé de l'environnement, du développement durable et de la démocratie participative ;
- contexte francilien de la qualité de l'air, réalisé par Philippe LAMELOISE, Directeur d'Airparif ;
- présentation des principaux résultats de l'étude menée par Airparif sur la qualité de l'air au voisinage des principaux axes routiers en Essonne ; réalisé par Pierre PERNOT, ingénieur à Airparif ;
- débat avec la salle ;
- conclusion de Bruno PIRIOU.

① Introduction

Bruno PIRIOU ouvre la séance en remerciant la Direction de l'environnement du Conseil général, dirigée par Jean-Michel FERRY, d'avoir suivi cette étude et organisé cette réunion de l'Observatoire participatif de l'environnement. Il remercie également Philippe LAMELOISE et son équipe d'avoir mené cette étude et d'être présents ce jour.

Bruno PIRIOU revient sur l'historique. L'idée de la présente étude était venue à la suite d'une précédente étude sur la pollution de l'air autour d'Orly, réalisée par AIRPARIF, au moment de la création de nouveaux couloirs. Cette étude faisait apparaître une forte pollution atmosphérique dans cette zone, pollution en grande partie due au trafic routier lié à la plate-forme aéroportuaire.

Le Conseil général s'était alors engagé à étudier plus finement la problématique du transport routier.

Suite à un appel d'offre, AIRPARIF a été retenu pour réaliser l'étude sur la qualité de l'air au voisinage des grands axes routiers essonniers, pour un montant de 43 000 €. L'étude s'est déroulée d'octobre 2005 à mai 2006 en se basant sur des modèles informatiques et sur une campagne de mesure. A ce propos, Bruno PIRIOU remercie l'ensemble des communes ayant facilité la campagne de mesure d'AIRPARIF.

Le but de la réunion de ce jour n'est pas de prendre des décisions mais plutôt de rendre publics des résultats d'étude et de discuter d'actions possibles pour améliorer la qualité de l'air en Essonne. Les actions envisageables pourront être soumises à un arbitrage politique.

L'Observatoire participatif de l'environnement traite de sujets bien divers : après les Espaces Naturels Sensibles, le plan de communication de prévention des déchets, aujourd'hui l'Observatoire participatif de l'Environnement traite de la qualité de l'air en Essonne.

② Contexte francilien

Philippe LAMELOISE remercie Bruno PIRIOU de l'avoir invité ce jour. Il remercie son équipe technique pour la qualité de l'étude menée pour le compte du Conseil général.

Selon lui, cette étude reflète une convergence d'intérêts. Le Conseil général est soucieux d'établir un diagnostic de la pollution atmosphérique due au trafic routier. Par ailleurs, AIRPARIF s'intéresse aux problématiques de pollution en situation de proximité de trafic et parfait ses connaissances à travers plusieurs études : celle menée pour le Conseil général ou celle menée aux abords de l'échangeur de Bagnolet.

Il estime que le coût réel de l'étude représente le double du coût annoncé par Bruno Piriou, étant donné le fort investissement d'AIRPARIF dans cette étude, relevant d'un caractère d'intérêt général.

Philippe LAMELOISE présente sommairement AIRPARIF, association agréée en Ile-de-France pour la surveillance de la qualité de l'air. Cette structure comporte 45 salariés et un budget de 5 millions d'euros. AIRPARIF joue la transparence totale et met à disposition de tous les franciliens l'ensemble des mesures, des prévisions ou des études. La plupart des données se retrouve sur leur site Internet qui compte 12 millions de connexions par an.

En ce qui concerne l'Ile-de-France, cette région se caractérise par une forte densité en terme de population et d'activité et une prépondérance des émissions dues au trafic routier. Cependant, la région présente un relief (vaste plaine) et un climat (océanique) favorable à la dispersion des polluants. La tendance générale en Ile-de-France est à la diminution des polluants primaires émis, mais ce même constat ne peut être fait sur les polluants secondaires.

Les objectifs de qualité sont respectés pour le SO₂, le CO et le plomb (quoiqu'il puisse persister des pollutions locales industrielles au plomb).

L'objectif de qualité est dépassé en **situation de proximité de trafic** pour les polluants suivants :

- le **NO₂** avec 24% (soit 2 600km) du réseau francilien qui dépasse l'objectif de qualité dont 7% (570km) du réseau en grande couronne, 2/3 du réseau à Paris et petite couronne, 100% du réseau à Paris intra muros ;
- le **benzène** avec 13% (soit 1 400km) du réseau francilien qui dépasse l'objectif de qualité ;
- les **particules** avec 4% (soit 450 km) du réseau francilien qui dépasse l'objectif de qualité.

L'objectif de qualité est également dépassé en **situation de fond** pour les polluants suivants :

- le **NO₂** avec 3 à 6 millions de franciliens entre 1999 et 2004 (3 millions en 2004) exposés à un niveau supérieur au seuil ;
- l'**ozone** O₃ qui est hausse et que l'on trouve principalement sous le vent dominant de l'agglomération parisienne (Nord-Est), à 4 ou 5h de Paris, soit dans le Sud-Est des Yvelines et dans le Sud-Ouest de l'Essonne.

L'Essonne est un département contrasté avec des problématiques au Nord similaires à celles de l'agglomération parisienne (transport routier et également aéroportuaire) et des enjeux différents du Sud (ozone et pesticides).

Questions dans la salle

Claude POLINE, conseiller municipal de Briis-sous-forge, demande comment AIRPARIF a fait la distinction entre la pollution due aux routes et celle dû à l'aéroport d'Orly.

Cette distinction ne peut pas s'opérer simplement. AIRPARIF réalise des mesures, au plus près de la plate-forme, avant et après l'aéroport selon le régime de vent. On peut alors en déduire l'impact de l'aéroport. Ainsi les calculs (modèles) montrent que le trafic aérien représenterait 6 à 7% des émissions franciliens en NO₂.

Les perspectives 2010 montrent une tendance à la baisse pour les émissions du trafic routier et une tendance à la hausse pour l'aérien. AIRPARIF proposera à son Assemblée générale de rééditer les cartes haute résolution autour des aéroports du Bourget et de Roissy.

③ Résultats de l'étude

Pierre PERNOT, ingénieur à AIRPARIF présente les principaux résultats de l'étude sur la qualité de l'air au voisinage des principaux axes routiers essonniers.

Cette étude a démarré en octobre 2005 et sera finalisée fin mai 2006.

En ce qui concerne les émissions en Essonne, la principale part est due au trafic routier, alors que le profil d'émissions en Ile-de-France est moins marqué par la route. En Essonne, les 4 axes principaux (A6-A10-RN104-RN20), qui représentent seulement 12% du réseau, participent à hauteur de 50% des émissions en NO₂.

Cette étude a permis de différencier deux types de profils d'émissions de polluants :

- les particules PM10 et le dioxyde d'azote NO2 sont principalement émis par des axes fluides et fortement circulées (A6-A10-RN104 notamment),
- le monoxyde de carbone CO et le benzène sont principalement émis par des axes congestionnés avec une fraction de moteur à froid importante (RN20).

Lors de cette étude, AIRPARIF a réalisé 42 points de mesure, principalement répartis sur A10 et RN104, mais aussi sur A6 et RN20. Ces mesures ont permis de prendre en compte les conditions de propagation des polluants et de valider le modèle numérique. Ce modèle permet ensuite de généraliser les observations issues des mesures à l'ensemble du territoire et de tracer des cartes de concentration annuelle.

En situation de **proximité de trafic**, cette étude montre que l'objectif de qualité est dépassé pour les polluants suivants :

- le **NO2 avec 9% du réseau** (soit 147 km) qui dépasse l'objectif de qualité (à Paris, cela représente 100% des axes), en particulier au niveau de l'A10, l'A6 nord, l'A6 sud, la RN104 entre l'A6 et l'A5 ;
- le **benzène avec 2% du réseau** (soit 30 km) qui dépasse l'objectif de qualité, en particulier au niveau de la RN20 vers Linas et du réseau au Nord Est du département.
- les **particules avec 1% du réseau** (soit 14km) qui dépasse l'objectif de qualité, en particulier au niveau de l'A6 Nord et la RN104 entre A6 et A5.

Lors de l'étude, des transects de mesures ont été réalisés perpendiculairement aux axes étudiés, afin de définir la zone d'influence des axes (c'est-à-dire la distance à l'axe à partir de laquelle le niveau mesuré rejoint le niveau de fond). La zone d'influence a été calculée d'environ 200m pour le NO2, 100m pour le benzène, 50 à 10 m pour le CO et les particules.

Cette campagne de mesure, les campagnes déjà réalisées par AIRPARIF (notamment aux abords de l'échangeur de Bagnolet), ainsi que le réseau permanent d'AIRPARIF, ont permis de réaliser le modèle de dispersion des polluants dans le cadre de cette étude.

Pour le **NO2**, les dépassements d'objectifs de qualité apparaissent dans le Nord du département au voisinage de l'A6, A10 et RN104. Cela représente **13,5km² et 33 000 personnes**.

Pour les **particules**, on ne constate pas de risque de dépassement certain de l'objectif de qualité. La carte de concertation est plus homogène et les axes ressortent moins.

Pour le **benzène**, d'autres axes ressortent : la RN20 et de la RN448.

Le résumé non technique de l'étude est annexé au présent compte-rendu.

Bruno PIROU remercie Pierre PERNOT de l'exposé de ces résultats. Il invite les participants à faire part de leurs remarques.

④ Débat dans la salle

Monsieur POITVIN d'ADEMO (Association de Défense de l'Environnement de Mennecy et Ormoy) s'interroge sur la prise en compte de l'impact des incinérateurs, en particulier de Massy et Villejust, qui se trouvent à proximité de l'A10 et qui devaient être mis aux normes fin 2005 par rapport à leurs émissions en NOx.

Monsieur PERNOT précise que l'impact des incinérateurs se retrouve dans les cartes présentées, au niveau des concentrations de fond mesurées. Par ailleurs, cette étude visée principalement la caractérisation de l'impact des routes et l'échelle étudiée (le département) n'est pas assez précise pour quantifier les impacts locaux.

Monsieur LAMELOISE rappelle que l'application de la mesure réglementaire du PPA visant à réduire à 80mg/Nm³ la concentration en NOx des émissions des incinérateurs proche de l'agglomération parisienne permettrait une diminution annuelle de 2 à 3 µg/m³. Cela est relativement peu mais toute mesure permettant de réduire les NOx en Ile-de-France est nécessaire.

Monsieur THOMAS, journaliste au Parisien, demande si AIRPARIF a réalisé un classement des communes les plus polluées en Essonne.

Monsieur LAMELOISE estime que l'on ne peut faire un tel classement. Les polluants sont différents du Nord au Sud du département :

- au Nord, les problématiques sont les mêmes que celles de l'agglomération parisienne avec de fortes concentrations en NOx et en particules ;
- au Sud, les problématiques portent essentiellement sur l'ozone en été, avec 1/3 de transfert de cette pollution due à l'agglomération parisienne et 2/3 venant du reste de l'Europe.

Les communes « les plus polluées » peuvent être celles sur lesquelles passent plusieurs infrastructures fortement circulées...

Bruno GALLARATI, Président de l'Association IES 91 et membre du GT4 du suivi de l'Agenda 21 s'interroge sur trois points :

- **On constate qu'une grande partie des immeubles sont chauffés à plus de 19°C. Ces mêmes immeubles sont parfois situés près des axes routiers. Quelle est l'incidence du chauffage au fuel en terme d'émissions de polluants ?**
- **L'étude présentée a-t-elle permis de calculer un coût global santé en Essonne, la pollution coûte combien en terme d'impact sanitaire ?**
- **L'utilisation des biocarburants peut-elle permettre de faire diminuer les émissions de polluants à proximité des axes ?**

Monsieur LAMELOISE répond point par point aux trois questions :

- Le chauffage résidentiel et tertiaire pèse pour 1/3 des émissions franciliennes en SO2. La baisse de ces émissions pourrait passer par l'amélioration des chaudières existantes, l'économie d'énergie et une meilleure isolation (avec potentiellement des problèmes découlant de pollution de l'air intérieur).
- Les problématiques de santé ne font pas partie des missions confiées à AIRPARIF. Les études épidémiologiques actuelles montrent un impact sanitaire certain à court terme de la pollution atmosphérique (mortalité, morbidité). Pour les impacts à long terme, les recherches sont encore en phase d'exploration. Calculer un coût santé de la pollution se base sur le coût estimé de la vie humaine qui varie, selon les sources, de 3 à 50 millions d'euros.
- L'utilisation de biocarburants permet de diminuer les gaz à effet de serre. Il faut cependant faire attention aux biocarburants qui ne le sont pas, en particulier les huiles introduites directement avec le gasoil. Ce mélange est catastrophique en terme d'émissions de polluants au niveau local.

Les carburants les moins impactant sont les carburants les plus simples possible. L'hydrogène serait l'idéal, puis le GNV et le GPL (avec des moteurs mono carburant bien réglés), l'essence et le diesel.

Les véhicules les plus « propres » pourraient être les véhicules neufs conformes à la norme EURO 4.

Monsieur PIRIOU insiste sur le lien qui existe entre la santé publique et la pollution atmosphérique. Des recherches sont d'ailleurs en cours sur ces thématiques et des problèmes d'implantation, à proximité d'infrastructures, de crèches notamment, se posent souvent.

Jean-François MISTOU, de la Chambre du commerce et de l'industrie de l'Essonne, demande ce qu'entend AIRPARIF par GSP, Grande Source Particulière ?

Monsieur PERNOT précise que les GPS englobent les sources d'émissions fixes au sens large, à savoir, les incinérateurs, les centrales de production d'énergie,...

Monsieur MISTOU précise qu'une entreprise de 150 salariés basée à Palaiseau, le Moteur Moderne, travaille sur des moteurs propres calés sur un seul carburant.

Nathalie LAVAUD, membre de SOS Bruit et du GT4, constate que 33 000 essonniens sont potentiellement exposés à un dépassement de l'objectif de qualité en NO2, en particulier au niveau de la RN104 entre l'A5 et l'A6. Qu'en sera-t-il après le doublement de la francilienne ?

Monsieur LAMELOISE précise que la réponse à cette question nécessiterait de connaître les prévisions de trafic. Ce qui semble sûr, c'est que le trafic n'ira pas en diminuant, étant donnée la

congestion actuelle. Les types de polluants émis risquent d'être modifiés en favorisant le NO2 (puisque l'on fluidifie le trafic). Mais le parc automobile a tendance à rajeunir : en 2010, on estime que la moitié de la flotte sera EURO 4, tandis que 2% sera EURO 0 et représentera 15% des émissions...

Bruno PIRIOU estime que le problème principal sur la RN104 porte sur la circulation de poids lourds (PL) matin et soir. Ce que l'on risque de gagner par l'amélioration du parc automobile, on pourrait le perdre par le trafic des camions.

Monsieur LAMELOISE précise qu'un camion représente 5 véhicules légers en terme d'émissions en NO2. Les normes PL sont moins rapides (actuellement EURO 2) que pour les véhicules légers. En ce qui concerne les deux roues, on est seulement à la norme EURO 1.

Pierre MASSELIN, membre du GT4, souhaite savoir si AIRPARIF a fait une distinction entre le trafic local et le transit.

Monsieur LAMELOISE estime qu'il s'agit là d'un travail d'experts en trafic.

Bruno PIRIOU revient sur les conclusions de l'étude qui montre que 12% des axes contribuent pour 50% des émissions en NO2. La question des transports est d'ailleurs au cœur des débats du futur contrat de projet Etat-Région. L'étude montre également un fort impact de la RN448, ce qui n'était pas pressenti. Des décisions politiques en terme de transport, et notamment de transport en commun, devront découler de cette étude.

Monsieur DELAPORTE, membre du GT4, souhaite connaître s'il existe des études AIRPARIF sur le ferroutage ?

Monsieur LAMELOISE précise que le ferroutage est une question interurbaine et qu'il faudrait qu'une étude soit lancée sur le plan national. L'organe le mieux placé pourrait être l'INERIS.

Jean-Claude DOUILLARD, membre du GT4, se dit surpris que la zone d'influence ne soit que de 200m maximum : que se passe-t-il après 200m ? Il pensait également que la station de Bois Herpin, sur le plateau en Sud Essonne, n'était pas soumise aux polluants mais vient d'apprendre ce soir qu'il y avait des problèmes d'ozone.

Monsieur LAMELOISE indique qu'au-delà de 200m des axes, la pollution ne se disperse pas mais se mélange avec la pollution de fond. Si l'on prend l'exemple du Larzac, la zone d'influence est beaucoup plus étendue.

Par ailleurs, la station de Bois Herpin connaît en effet ponctuellement de fortes concentrations en ozone. Pour former l'ozone, il faut des émissions en NOx notamment et un ensoleillement de 4 à 5h. Les conditions météorologiques franciliennes font que l'ozone a tendance à se former sous le vent de l'agglomération, ce qui correspond au Sud de l'Essonne.

Jacques LANAU, association de défense de Villemoisson, souhaite savoir quelles sont les différences entre l'étude menée en 2004 sur Orly et l'étude présentée, et quelles sont les études entreprises à Champlan.

Monsieur LAMELOISE indique que le périmètre d'étude n'est pas le même : en 2004, AIRPARIF avait étudié l'impact de la plate-forme d'Orly sur 5km en réalisant une mesure pour 2 km².

L'étude présentée ce soir est ciblée sur les axes routiers avec une échelle plus large.

Actuellement, AIRPARIF mène une étude à Champlan, commanditée par l'ADEME, avec 6 mesures par km² ce qui représente une échelle beaucoup plus fine.

④ Conclusion

Monsieur PIRIOU conclue la réunion en remerciant l'ensemble des participants pour la richesse des échanges.

Il estime que les résultats de cette étude sont à diffuser au plus grand nombre d'essonniens. L'étude sera notamment disponible début juin 2006 sur le site Internet du Conseil général.

Il souhaite un changement de situation en favorisant les transports en commun et en pensant mieux l'aménagement de l'espace.

Il annonce que la prochaine réunion de l'Observatoire participatif de l'environnement portera sur le thème du bruit en octobre 2006.

PARTICIPANTS

Etaients présents

Bruno PIRIOU, Vice-président en charge de l'environnement au Conseil général 91 ;
Jean-Michel FERRY, Directeur de l'environnement au Conseil général 91 ;
Muriel NATTERO, Ingénieur à la Direction de l'environnement au Conseil général 91 ;
Philippe LAMELOISE, Directeur d'AIRPARIF ;
Pierre PERNOT, Ingénieur d'études d'AIRPARIF ;
Karine LEGER, Chargée de communication à AIRPARIF ;
Audrey AUGÉY, Ingénieur à Conseil régional Ile-de-France ;
Jean-François MISTOU, Responsable Qualité Sécurité Environnement à la CCI de l'Essonne ;
Emelyne BIGOT, chargée de mission à la Délégation du développement durable et solidaire du Conseil général de l'Essonne ;
Sébastien THOMAS, Journaliste au Parisien ;
Marianne FORTI, Chargé de mission au SIREDOM ;
Claude POLINE, Conseiller municipal de Briis-sous-Forges ;
Jean-François POITVIN, Président de l'association ADEMO (Association de Défense de l'Environnement de Mennecy et d'Ormay) ;
Bruno GALLARATI, Président de l'Association IES 91 (Initiatives Économie et Solidarité 91) ;
Nathalie LAVAUD, Membre de SOS bruit ;
Jacques LANAU, Association de défense de Villemoisson-sur-Orge ;
Jacques BROSSARD, Membre d'Ile-de-France Environnement ;
Claude BOISRIVEAU, Conseiller municipal mairie de Lisses ;
Jacques THEVENOT, Membre de l'ANA (Alerte Nuisances Aériennes) ;
Jean Pierre DESCOMBRIS, SIREDOM ;
J. BEROTT, ACNAB (Agir Contre les Nuisance Aériennes à Bonnelles et sa région) ;
Claude CARSAC, Membre du Forum contre les nuisances aériennes ;
Michel CANIL, Conseiller municipal mairie de Quincy-sous-Sénart ;
Bernard DECAUX, Maire de Brétigny ;
Claude CHAPPE, Coordination Associations contre Parking A10 ;
Guy RANSON, Conseiller municipal mairie Etampes ;
Henrique PINTO, Responsable de la 3^{ème} Commission au Conseil général 91 ;
Emmanuel BROZ, Vice-Président de l'ADEMO ;
André LACROIX, Président de l'ADEC (Association de défense de l'environnement de Champrosay) ;
Jean-Jacques DAUTET, ADEME ;
Claude CAYSSIALS, Président d'ENE (Essonne Nature Environnement) ;
Michel BRAS, Membre du GT4 du suivi de l'Agenda 21 départemental ;
Jean-Marie DEFAUX, Membre du GT4 du suivi de l'Agenda 21 départemental ;
Jacques DELAPORTE, Membre du GT4 du suivi de l'Agenda 21 départemental ;
Jean-Claude DOUILLARD, Membre du GT4 du suivi de l'Agenda 21 départemental ;
Elisabeth RENSON, Membre du GT4 du suivi de l'Agenda 21 départemental ;
Pauline CARRAI, Membre du GT3 du suivi de l'Agenda 21 départemental ;
Pierre MARCILLE, Membre du GT3 du suivi de l'Agenda 21 départemental ;
Michel MULLER, AVB (Vallée de la Bièvre) ;
Claude FAUCONNIER, Mairie de Courdimanche-sur-Essonne ;
Jean Luc PARCILLEN, Ville de Viry-Châtillon ;
J.NIARQUIN, ASEA ;
Jean Claude CIRET, APEPAN ;
Pierre MASSELIN, Membre du GT4 du suivi de l'Agenda 21 départemental ;
BRANGER, Membre IES91.

Etaients excusés

François DUROVRAY, Conseiller général du canton de Yerres ;
Etienne PINTE, Président de la Communauté de Communes du Grand Parc de Versailles ;
Cécile DELBECQ, Directrice de l'Environnement de la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres ;
Thierry MANDON, Premier Vice-Président du Conseil général de l'Essonne ;
Jean-Michel GAMA, Représentant de l'UD-CGT 91 à la CLI du CEA Saclay ;
Madame BARDOU, Maire adjointe Forges les Bains ;

Monsieur BOURDIN, Maire de la Forêt le Roi ;
Gérald HERAULT, Vice-Président du Conseil général de l'Essonne, en charge du Logement, de l'habitat, et de la politique de la ville ;
David ROS, Président délégué du Conseil général de l'Essonne ;
Monsieur FAYARD, Directeur de l'IUT d'Orsay ;
Jean-Loup ENGLANDER, Président de la 1^{ère} Commission au Conseil général ;
Monsieur PERCHERON, Président des Amis de Richarville ;
Dominique FONTENAILLE, Maire de Villebon-sur-Yvette ;
Richard MESSINA, Vice-Président chargé de l'accès aux savoirs, de la jeunesse et de la prévention spécialisée ;
Monsieur RUDANT, DGSNR ;
Daniel SERGENT, Chef de service des Territoires et de l'Environnement DDAF ;
Jean-Louis BAUDRON, Président du SICTOM de la région d'Auneau ;
Thomas JOLY, élu du groupe UPE ;
Monsieur SCHOETTL, élu du groupe UPE ;
Madame ISARD-LE-BOURG, élu du groupe UPE ;
Françoise VIGNEAU, Maire adjointe de VIGNEAU.