



VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

Extrait du registre des délibérations du conseil municipal

Séance du 23 novembre 2023

N° 16

Avis sur le projet de révision par l'État du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France

| | |
|--|----|
| Membres composant le Conseil Municipal | 49 |
| Membres en exercice | 49 |
| Membres présents | 41 |
| Membres excusés et représentés | 7 |
| Membre absent non représenté | 1 |
| Pour | 48 |
| Contre | 0 |
| Abstention | 0 |
| Ne prend pas part au vote | 0 |

Télétransmission Préfecture

Nomenclature : 9.1
Numéro : 094-219400686-20231123-
lmc1873-DE-1-1

Date réception : 27 novembre 2023

Le 23 novembre 2023 à 19h00, les membres du Conseil Municipal se sont réunis publiquement sous la présidence de Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire, au nombre de 41, au lieu habituel de leurs séances. Ils avaient été convoqués le 17 novembre 2023.

Il a été procédé à l'élection d'un secrétaire de séance pris au sein du Conseil pour la présente séance, Carole DRAI, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions et les a acceptées.

Etaient présents:

M. Sylvain BERRIOS Maire

Mme Carole DRAI, M. Pierre-Michel DELECROIX, Mme Laurence COULON, M. Germain ROESCH, Mme Yasmine CAMARA, M. Julien KOCHER, Mme Hélène LERAITRE, M. Cédric LAUNAY, Mme Dominique SOULIS, M. Philippe CIPRIANO, Mme Agnès CARPENTIER, Maire-Adjoint

M. Jean-Marc BRETON, Mme Pascale MOORTGAT, M. Adrien CAILLEREZ, Mme Jacqueline VISCARDI, M. Pierre GUILLARD, M. Bruno BISMUTH, Mme Nadia LECUYER, M. Gilles CHERIER, Mme Peggy D'HAHIER, Mme Marie-Thérèse DEPICKERE, M. Frank PATTI, Mme Achraf ATALLAH, M. Marc COHEN, Mme Anne-France LAVIROTTE, M. Loïc KERMAGORET, Mme Jacqueline LAVAL, M. Bernard VERNEAU, Mme Florentine RAFFARD, M. Claude SOUSSY, M. Pierre FERRERO, M. Henri PETTENI, Mme Charlotte MARTIN, Mme Céline VERCELLONI, M. Téo FAURE, M. Fabrice CAPRANI, Mme Hélène FEO, M. Matthieu FERNANDEZ, Mme Déborah WARGON, M. Frédéric LOURADOUR, Conseillers Municipaux.

Etaient absents excusés et représentés:

Mme Marion COHEN SKALLI qui a donné pouvoir à M. Pierre-Michel DELECROIX, M. Aurélien PREVOT qui a donné pouvoir à Mme Laurence COULON, Mme Sandra HOSSEINI qui a donné pouvoir à M. Germain ROESCH, Mme Dominique BLÉHAUT qui a donné pouvoir à Mme Yasmine CAMARA, M. Vincent PUIG qui a donné pouvoir à Mme Céline VERCELLONI, Mme Lydia DE LISE qui a donné pouvoir à M. Fabrice CAPRANI, Mme Nadia GRONDIN qui a donné pouvoir à M. Téo FAURE.

Les pouvoirs ont été délivrés aux membres du conseil municipal présents, conformément à l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, pour leur permettre de voter au nom des conseillers municipaux empêchés. Les mandats ont été remis par le porteur à Monsieur le Président.

Etait absent non représenté :

M. Laurent DUBOIS.

N° 16

OBJET : Avis sur le projet de révision par l'État du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France

Le Conseil Municipal,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le code de l'environnement,

VU le courrier de l'État (Préfet de la région Ile-de-France) reçu le 31 juillet 2023 transmettant pour avis à la Commune de Saint-Maur-des Fossés le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France ;

VU le courrier d'avis du Maire de Saint-Maur-des-Fossés en date du 23 octobre 2023 ;

VU l'avis de la Commission Développement durable, Cadre de vie, urbanisme, vie des quartiers, vie économique, commerces et sécurité en date du 15 novembre 2023,

1-LE CONTEXTE DE LA SAISINE

L'actuel Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France (ci-après dénommé « PPA d'IdF ») est le troisième depuis 2005. Il a été approuvé par arrêté inter-préfectoral du 31 janvier 2018 pour la période 2018-2025. Conformément au code de l'environnement, il a fait l'objet, au terme d'une période de cinq ans, d'une évaluation dont le bilan conduit l'État à envisager sa révision.

L'État (par courrier du Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris) a donc saisi, notamment, les communes franciliennes (dont Saint-Maur-des-Fossés) pour avis de leurs organes délibérants sur son projet de révision du « PPA d'IdF », dans les trois mois de sa transmission.

Compte tenu de la date de réception de cette demande (le 31 juillet 2023), de la nécessité d'une instruction approfondie de ce dossier technique à enjeux environnementaux importants, et du « rétroplanning » du conseil municipal de septembre et de ses commissions préalables, ce sujet n'a pas pu être inscrit à son ordre du jour.

C'est pourquoi, ne souhaitant pas que la Commune de Saint-Maur soit uniquement recensée dans les avis automatiquement « réputés favorables » par le code de l'environnement, le Maire de Saint-Maur a tenu, d'une part, à adresser (le 23 octobre 2023) au Préfet de région un courrier d'avis détaillé et, d'autre part, à saisir le présent Conseil municipal afin qu'il en débattenne et se prononce.

L'avis du Maire de Saint-Maur en date du 23 octobre 2023 figure en ANNEXE ci-jointe.

2-LE PROJET de « Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France » révisé 2022-2030 soumis à consultation des personnes publiques associées

Le projet de « PPA d'IdF » révisé 2022-2030 et le projet d'arrêté interpréfectoral d'approbation et de mise en œuvre (ainsi que le « PPA » actuel et les évaluations du « PPA » actuel et du « PPA » projeté) sont accessibles sur le site internet de la DRIEAT (direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports en Ile-de-France) :

N° 16

OBJET : Avis sur le projet de révision par l'État du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France

<https://www.driat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/l-action-des-pouvoirs-publics-pour-la-qualite-de-l-a3783.html>

Le Plan de Protection de l'Atmosphère, piloté par le Préfet de région, est un des outils de planification de l'Etat permettant d'agir sur la qualité de l'air.

Le projet de « PPA d'IdF » révisé 2022-2030 expose que :

92% des actions du « PPA » actuel ont été *a minima* engagées, tous secteurs confondus (aérien, agriculture, industrie, résidentiel-tertiaire, transports, etc).

Les actions mises en œuvre par l'ensemble des collectivités publiques depuis les années 2 000 ont permis de réduire la pollution atmosphérique, tous les territoires ayant bénéficié des effets.

L'Île-de-France a enregistré une baisse de la concentration des polluants dans l'air entre 2011 et 2021 :

- 30% à -45% pour les oxydes d'azote (NOx),
- 35% à -40% pour les particules fines PM₁₀,
- 40% à -50% pour les particules fines PM_{2,5}.

Pour autant, cela reste insuffisant car les seuils maximum réglementaires européens sont régulièrement dépassés, valant à la France des pénalités financières. De plus, les périodes de restriction liées à la lutte contre la Covid-19 ont sensiblement permis d'améliorer la qualité de l'air, exagérant ainsi les résultats obtenus.

Les objectifs ne sont pas atteints, les Franciliens étant toujours trop exposés à la pollution.

Les principales sources de pollution identifiées sont :

- le trafic routier, à l'origine de 53% des émissions d'oxydes d'azote (NOx) essentiellement causées par les moteurs diesel,
- et le chauffage au bois, à l'origine de 30% des émissions de PM₁₀ et de 54% des émissions de PM_{2,5} alors qu'il ne représente que 6% de la consommation d'énergie.

Les actions du projet de « PPA d'IdF » révisé 2022-2030 sont donc naturellement centrées sur ces deux composantes, avec les objectifs cibles suivants à l'horizon 2030 :

- 60% de réduction des émissions de dioxydes d'azote (NO₂) liées au trafic routier le long des grands axes par rapport à 2018,
- 50% de réduction des émissions de particules fines liées au chauffage au bois par rapport à 2018.

Le projet de « PPA d'IdF » révisé 2022-2030 « propose 14 mesures déclinées en 32 actions ». Elles sont « organisées selon 5 axes :

- *se déplacer mieux ;*
- *déployer des actions ciblées et renforcées à proximité des sources localisées de pollution ;*
- *réduire les émissions de chauffage ;*
- *accroître la mobilisation de tous ;*
- *renforcer les actions lors des épisodes de pollutions. » [...]*

Pour chaque mesure du PPA, un pilote a été désigné et un ou plusieurs indicateurs permettant de suivre soit le déploiement soit l'efficacité de la stratégie mise en œuvre ont

N° 16

OBJET : Avis sur le projet de révision par l'État du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France

été définis ». »

3-LES OBSERVATIONS DE LA COMMUNE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS (dont l'avis du Maire en date du 23 octobre 2023)

En préambule, la Ville de Saint-Maur souhaite rappeler qu'elle a participé à l'amélioration de la qualité de l'air en menant une politique d'apaisement de l'espace public, de protection de l'environnement et de maîtrise de son urbanisme. Cette trajectoire est inscrite dans les documents de planification stratégique de la Ville que sont : le plan local d'urbanisme (entré en vigueur en 2017), le plan d'actions « Saint-Maur, ville durable » (second volet adopté en 2022), et le schéma cyclable (troisième volet adopté en 2022). En plus des actions incitant aux mobilités douces (pistes cyclables, stationnement vélo, fermeture des bords de Marne le dimanche), la Ville a limité à 30km/h la vitesse maximale autorisée sur le territoire (en février 2021) et a imposé le contournement du territoire aux poids lourds en transit de plus de 19 tonnes (en juin 2021). En complément, la Commune a mis en place dans la ville des stations de mesure de la qualité de l'air (équipées de micro-capteurs de NO₂, PM_{2,5} et PM₁₀).

Ainsi qu'il est exposé dans l'avis du Maire de Saint-Maur-des-Fossés en date du 23 octobre 2023 (en ANNEXE ci-jointe), la Ville de Saint-Maur partage les objectifs de ce projet de « PPA d'IdF » révisé 2022-2030 en ce qu'ils visent à améliorer la qualité de l'air au bénéfice des Franciliens.

Pour autant, les mesures fixées demeurent insuffisantes dans certains domaines où l'État devrait s'impliquer davantage ou accélérer la mise en œuvre ou le financement de ses engagements précédents et futurs pour avancer au même rythme que les collectivités locales qui s'impliquent activement dans des politiques de développement durable permettant d'améliorer la qualité de l'air.

C'est pourquoi, au vu des mesures et actions envisagées dans ce projet de « PPA d'IdF » révisé 2022-2030, l'avis du Maire de Saint-Maur-des-Fossés en date du 23 octobre 2023 formule des observations et propositions dans les domaines suivants :

- développement des mobilités actives et partagées,
- mise en place de la Zone à Faibles Emissions (par la Métropole du Grand Paris) et transition du parc routier,
- régulation du trafic des grands axes routiers en zone dense,
- renforcement des contrôles des émissions des véhicules routiers,
- développement de la logistique à faibles émissions (et fret ferroviaire),
- réduction des pollutions liées aux plateformes aéroportuaires,
- renforcement des normes et contrôles des installations industrielles (notamment portuaires),
- mobilisation et capacité d'observation et d'analyse.

L'ensemble est développé dans le courrier précité en ANNEXE ci-jointe.

En complément, s'agissant de l'aérien :

- La Ville constate que le bilan du volet aérien de l'actuel « PPA » comptabilise plusieurs actions encore « à finaliser ». Il est donc demandé à l'État d'accélérer le processus de mise en œuvre.

N° 16

OBJET : Avis sur le projet de révision par l'État du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France

- La Ville demande qu'une procédure soit énoncée par le projet de révision du « PPA d'IDF » afin de mettre en œuvre dans le secteur aérien les dispositifs de restriction, réduction, suspension prévus en cas de pics de pollution par l'article L.223-1 du code de l'environnement, ainsi que cette disposition prévue depuis 2010 selon laquelle « *en cas d'épisode de pic de pollution prolongé, le ministre chargé de l'aviation civile prend les mesures nécessaires pour tenir compte de la pollution due aux mouvements d'aéronefs* ».
- La Ville a pris connaissance de l'avis de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) en date du 02 octobre 2023 et fait siennes ses trois propositions d'ajouts d'actions dans le projet de révision du « PPA d'IdF ». En synthèse, il s'agit d'élever le niveau d'exigence de performance environnementale des aéronefs autorisés à opérer sur les aéroports d'Île-de-France, de généraliser les approches des aéronefs en descente continue, et de renouveler la flotte de certains aéronefs des écoles de pilotage et aéroclubs des aéroports secondaires.
- La Ville rappelle également l'étude de l'ADEME - l'agence de la transition écologique - publiée en septembre 2022 et intitulée : « *Elaboration de scénarios de transition écologique du transport aérien* ». L'ADEME a étudié de manière objective et scientifique les leviers de décarbonation du transport aérien, et a élaboré trois scénarios contrastés, représentant trois stratégies potentielles de décarbonation de ce secteur pour la période 2020-2050. En conclusion, l'ADEME énonce comme « *Essentiel à retenir* » que « *La mobilisation des leviers de décarbonation peut permettre de réduire d'environ 75% les émissions de CO₂ du transport aérien entre 2019 et 2050. Les trois principaux leviers sont l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions, le recours aux carburants durables et la maîtrise du trafic. Les deux premiers ne produiront des effets sensibles qu'à moyen et long terme alors que le troisième pourrait être efficace à court terme.* » Pour l'ADEME : « *Le levier de la réduction absolue ou relative du trafic est le levier associé aux plus grands bénéfices environnementaux dans le cadre de la transition bas carbone du secteur aérien.* »
- La Ville regrette le départ programmé (à l'horizon de l'été 2026) de l'activité de la compagnie Air France de la plateforme aéroportuaire d'Orly (hors desserte de la Corse) et son redéploiement à l'aéroport Charles de Gaulle. Cette décision génère des inquiétudes légitimes au sein des personnels concernés (plateforme, escales et sous-traitance) ainsi que parmi les habitants des communes proches (dont Saint-Maur-des-Fossés qui accueille nombre de ces salariés). Ce départ s'accompagnera inévitablement d'un allongement de divers trajets routiers (pour les salariés et usagers en provenance du sud d'Orly) ce qui pourrait aggraver les embouteillages existants et contribuer à la dégradation de la qualité de l'air. Cette décision fait également craindre aux collectivités survolées une dégradation des conditions d'exploitation de l'aéroport d'Orly (notamment par le développement continu des implantations et des activités des compagnies à bas coût). C'est pourquoi, à cette occasion, la Ville demande le gel des créneaux libérés à Orly tant que les restrictions réglementaires applicables à cet aéroport, à savoir le couvre-feu (à élargir) et le nombre maximum de mouvements annuels (à réduire), ne seront pas introduits dans une loi.

N° 16

OBJET : Avis sur le projet de révision par l'État du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Ile-de-France

4-LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL d'adoption du 4^e « PPA d'IdF » 2022-2030

Entre juin et novembre 2023, le projet de révision du « PPA d'IdF » a été soumis pour avis à chaque CODERST (conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques) du territoire ainsi qu'aux collectivités concernées (communes, établissements publics de coopération intercommunale, départements, région) et à l'Autorité environnementale.

A l'issue de cette consultation préalable, le projet (éventuellement modifié pour tenir compte de certains avis exprimés) sera soumis à enquête publique au 1^{er} trimestre 2024.

De nouveau modifié le cas échéant pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le 4^e « PPA d'IdF » sera arrêté conjointement par l'ensemble des préfets de département, par le préfet de police et le préfet de la région d'Ile-de-France.

Sur proposition de Monsieur le Maire,

Après examen et délibéré :

Déclare avoir pris connaissance du projet de révision par l'État (préfecture de région) de son Plan de Protection de l'Atmosphère d'Ile-de-France (« PPA d'IdF ») ;

Prend acte que le projet de révision du « PPA d'IdF » a été soumis à consultation des personnes publiques associées dans les conditions prévues par l'article R.222-21 du code de l'environnement ;

Confirme l'avis sur le projet de révision du « PPA d'IdF » émis par le Maire de Saint-Maur-des-Fossés par courrier du 23 octobre 2023 (transmis à cette même date à l'État – Préfet de région) et qui est annexé à la présente délibération ;

Partage, en effet, les objectifs du projet de révision du « PPA d'IdF » en ce qu'ils visent à améliorer la qualité de l'air au bénéfice des Franciliens ;

Rappelle que la Ville de Saint-Maur a participé à l'amélioration de la qualité de l'air en menant une politique d'apaisement de l'espace public, de protection de l'environnement et de maîtrise de son urbanisme. Cette trajectoire est inscrite dans les documents de planification stratégique de la Ville que sont : le plan local d'urbanisme (entré en vigueur en 2017), le plan d'actions « Saint-Maur, ville durable » (second volet adopté en 2022), et le schéma cyclable (troisième volet adopté en 2022). En plus des actions incitant aux mobilités douces (pistes cyclables, stationnement vélo, fermeture des bords de Marne le dimanche), la Ville a limité à 30km/h la vitesse maximale autorisée sur le territoire (en février 2021) et a imposé le contournement du territoire aux poids lourds en transit de plus de 19 tonnes (en juin 2021). En complément, la Commune a mis en place dans la ville des stations de mesure de la qualité de l'air, équipées de micro-capteurs de dioxydes d'azote (NO₂) et de particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀) ;

Estime donc que les mesures fixées par l'État dans son projet de « PPA d'IdF » révisé 2022-2030 demeurent insuffisantes dans certains domaines où l'État devrait s'impliquer davantage ou accélérer la mise en œuvre ou le financement de ses engagements précédents et futurs pour avancer au même rythme que les collectivités locales qui s'impliquent activement dans des politiques de développement durable permettant d'améliorer la qualité

N° 16

OBJET : Avis sur le projet de révision par l'État du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France

de l'air ;

Demande, notamment,

>que, dans le cadre des mesures relatives aux mobilités actives et partagées, la RATP - EPIC présidé par l'Etat – respecte son obligation légale (Loi d'Orientation des Mobilités de 2019) de réaliser, avant le 1^{er} janvier 2024, du stationnement sécurisé pour les vélos aux abords des quatre pôles de gares RER de la ville de Saint-Maur ;

>que des moyens d'accompagnement suffisants des Franciliens soient prévus par l'Etat pour la transition du parc routier afin de poursuivre les objectifs calendaires de mise en place (par la Métropole du Grand Paris) de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) sans exclure les foyers les plus modestes ;

>que, dans le cadre de la régulation du trafic des grands axes routiers en zone dense, la mise en place de voies dédiées aux bus et au covoiturage sur le réseau routier national soit précédée d'une concertation menée par l'Etat avec les collectivités locales (en raison du risque de report de trafic sur le réseau secondaire et de surexposition des riverains à de la pollution), concertation basée sur des études d'impact dans un large périmètre, intégrant les effets cumulés des évolutions envisagées (voie réservée sur le boulevard périphérique, ZFE, baisse des vitesses maximales autorisées, création d'aménagements cyclables, etc) ;

>que le renforcement des contrôles des émissions des véhicules routiers comporte un calendrier de mise en œuvre plus précis et à échéance rapprochée ;

>que, dans la recherche d'une logistique à faibles émissions, l'objectif *national* de doublement du trafic ferroviaire de fret fasse l'objet d'une concertation avec les communes traversées, d'études sur le bruit généré par le transit ferré et par les terminaux, et d'études sur les impacts (bruit et pollution de l'air) du trafic routier induit par les terminaux, afin qu'en l'espèce la hausse recherchée ne se traduise pas par une augmentation du trafic de fret sur l'infrastructure ferrée saint-maurienne actuelle et celles à proximité (dont le terminal du port de Bonneuil) et par une dégradation de la qualité de vie des habitants en milieu urbain dense et résidentiel ;

>que des mesures plus contraignantes soient prises pour inciter les entreprises à verdir leur flotte de poids lourds utilisés sur « le dernier km » à partir d'une infrastructure portuaire, ferrée ou combinée fluvio-ferrée ;

>que l'objectif de réduction des pollutions liées aux plateformes aéroportuaires se traduise par des mesures renforcées telles que :

-la réduction du nombre maximum de mouvements annuels autorisés sur l'aéroport d'Orly (200 000 au lieu de 250 000),

-l'extension du couvre-feu de l'aéroport d'Orly (22h30 à 7h au lieu de 23h30 à 6h),

-la création d'un couvre-feu à l'aéroport Charles de Gaulle,

-des sanctions accrues en cas de non-respect du couvre-feu et des couloirs aériens,

-l'accélération du verdissement de la flotte via une corrélation avec les créneaux accordés,

-la régulation et la maîtrise du trafic sur l'aéroport du Bourget ainsi que le suivi de la pollution générée par l'aviation privée, etc,

-la prise en compte des trois actions proposées par l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) dans son avis du 02 octobre 2023,

-l'énoncé d'une procédure afin de mettre en œuvre dans le secteur aérien les dispositifs de restriction, réduction, suspension prévus en cas de pics de pollution par l'article L.223-1 du code de l'environnement, ainsi que cette disposition prévue depuis 2010 selon laquelle « en

N° 16

OBJET : Avis sur le projet de révision par l'État du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France

cas d'épisode de pic de pollution prolongé, le ministre chargé de l'aviation civile prend les mesures nécessaires pour tenir compte de la pollution due aux mouvements d'aéronefs », -l'accélération de la mise en œuvre des actions restant « à finaliser » dans le volet aérien de l'actuel « PPA » ;

>que le renforcement des normes et contrôles des installations industrielles se traduise par un engagement de l'Etat à renforcer ses effectifs de contrôleurs des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) ainsi que par la création et le développement d'un volet spécifique consacré à l'analyse et la réduction des odeurs générées par les activités industrielles (par exemple les centrales de production d'enrobés bitumineux implantées en milieu urbain dense ainsi que les installations de traitement des eaux usées ou des déchets,...) considérant que cet aspect de la qualité de l'air (qui nuit à la qualité de vie des riverains), et notamment les composés organiques volatils (COV), est insuffisamment pris en compte ;

>que la capacité d'observation et d'analyse se traduise par la création d'une banque de données permettant de verser les actions réalisées par les collectivités locales pour améliorer la qualité de l'air et ce afin que les acteurs en charge des modélisations puissent les intégrer au fil de l'eau ;

Regrette l'absence de concertation et l'insuffisance de la réflexion menée sur la gouvernance partagée du boulevard périphérique pour lequel les décisions unilatérales de la Ville de Paris s'effectuent au détriment des communes de la petite couronne parisienne et **demande** qu'une mesure soit prévue à cet effet dans le « PPA d'IdF » ;

Regrette le départ programmé (à l'horizon de l'été 2026) de l'activité de la compagnie Air France de la plateforme aéroportuaire d'Orly (hors desserte de la Corse) et son redéploiement à l'aéroport Charles de Gaulle. Cette décision génère des inquiétudes légitimes au sein des personnels concernés (plateforme, escales et sous-traitance) ainsi que parmi les habitants des communes proches (dont Saint-Maur-des-Fossés qui accueille nombre de ces salariés). Cette décision fait également craindre aux collectivités survolées une dégradation des conditions d'exploitation de l'aéroport d'Orly (notamment par le développement continu des implantations et des activités des compagnies à bas coût) ;

Demande donc à cette occasion le gel des créneaux libérés à Orly tant que les restrictions règlementaires applicables à cet aéroport, à savoir le couvre-feu (à élargir) et le nombre maximum de mouvements annuels (à réduire), ne seront pas introduits dans une loi ;

Prend acte qu'une enquête publique sur le projet de révision du « PPA d'IdF » est prévue au 1^{er} trimestre 2024 ;

Dit que la présente délibération sera transmise à l'État – Préfet de région- (comme suite à son courrier de saisine de la Commune pour avis dans le cadre de la consultation préalable qu'il a organisée) **et demande** que l'avis du Maire de Saint-Maur-des-Fossés en date du 23 octobre 2023 et la présente délibération du Conseil municipal (confirmant l'avis du Maire) soient pris en compte et analysés au titre des avis préalables émis avant l'enquête publique et joints au dossier d'enquête publique ;

Dit que la présente délibération sera transmise à Madame la Préfète du Val-de-Marne.

N° 16

OBJET : Avis sur le projet de révision par l'État du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France

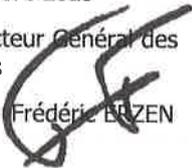
Fait et délibéré en séance le 23 novembre 2023, les membres présents ayant signé la liste d'émargement.

Certification exécutoire

Certifié Exécutoire par le Maire
Compte tenu de la réception en
Préfecture

le 27 novembre 2023
et de la publication électronique le
30 novembre 2023

Le Directeur Général des
Services


Frédéric BRZEN

Le secrétaire de séance



Carole DRAI

LE MAIRE,




Sylvain BERRIOS

La présente délibération peut faire l'objet:

- d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de MELUN, 43, rue du Général de Gaulle Case postale n° 8630 - 77008 Melun Cedex - Téléphone : 01 60 56 66 30 - Télécopie : 01 60 56 56 10, ou par Télérecours Citoyen (<https://citoyens.telerecours.fr>), dans un délai maximal de deux mois, à compter de la publication électronique de la présente, conformément aux articles R.421-1 et R421-2 du Code de justice administrative ;
- d'un recours gracieux formulé auprès de Monsieur le Maire - Hôtel de Ville - Place Charles de Gaulle - 94107 Saint-Maur-des-Fossés cedex. Un tel recours gracieux emporte des effets de droits et la suspension du délai de recours contentieux dans des conditions conformes aux règles de la procédure contentieuse administrative.



Sylvain BERRIOS
Maire de Saint-Maur-des-Fossés

VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

SM- AMGT

Affaire suivie par :
Romain REMESY – Paloma LAMBRY
Pôle Urbanisme Aménagement
Tel. : 01 45 11 65 65 - 5749.
Réf. : JLA/RR/PL/2023/296/DGS 2023-07-0550

Monsieur Marc GUILLAUME
Préfet de la Région Ile-de-France

12 Cours Louis Lumière
CS 70027
94307 Vincennes Cedex

V. Réf : SEB/DCAE/PO 1562
Affaire suivie par Angelina DONATI

Saint-Maur-des-Fossés, le **23 OCT 2023**

Objet : Avis de la Ville de Saint-Maur concernant la révision du plan de protection de l'atmosphère
Pièce-Jointe : Avis formalisé de la Ville

Monsieur le Préfet,

Par courrier daté du 25 juillet 2023, vous avez sollicité mon avis sur le projet de révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA), conformément à l'article R.222-21 du Code de l'environnement.

En effet, les Franciliens sont exposés à une qualité de l'air inférieure aux seuils réglementaires, du fait notamment de l'intensité de l'activité liée aux transports et du chauffage au bois. Les mesures engagées par l'ensemble des collectivités publiques dans ces deux domaines ces dix dernières années ont permis d'améliorer la qualité de l'air en Ile-de-France, sans toutefois que cela suffise à atteindre des valeurs satisfaisantes.

La Ville de Saint-Maur a participé à ces résultats encourageants en menant une politique d'apaisement de l'espace public, de protection de l'environnement et de maîtrise de son urbanisme. Cette trajectoire est inscrite dans les documents de planification stratégique de la Ville que sont : le plan local d'urbanisme (adopté en 2017), le plan d'actions « Saint-Maur, ville durable » (second volet adopté en 2022), et le schéma cyclable (troisième volet adopté en 2022).

En plus des actions incitant aux mobilités douces - pistes cyclables, stationnement vélo, fermeture des bords de Marne le dimanche -, la Ville a limité à 30km/h la vitesse maximale autorisée sur le territoire en février 2021, et a imposé le contournement du territoire aux poids lourds en transit de plus de 19 tonnes. Ce dernier arrêté, dont les services de l'Etat dans le Département ont curieusement demandé l'annulation alors que le présent projet de PPA propose ce même type de mesure à l'échelle francilienne, a été confirmé par le juge administratif en référé en octobre 2021, puis au fond en octobre 2023.

Sur le fond du projet de PPA, la Ville de Saint-Maur partage les objectifs poursuivis. Toutefois, ce projet appelle un certain nombre de remarques et propositions d'ajouts que vous voudrez bien trouver dans l'avis détaillé en pièce jointe. Je souhaite d'ailleurs en exposer ci-après les principaux volets.

p.1/2

Sur les mobilités actives et partagées, la Ville de Saint-Maur rappelle l'obligation pour la RATP - EPIC présidé par l'Etat - de proposer, avant le 1^{er} janvier 2024, du stationnement sécurisé aux abords des quatre pôles de gares RER de la ville de Saint-Maur.

Sur la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (par la Métropole du Grand Paris) et la transition du parc routier, la Ville de Saint-Maur souhaite que des moyens d'accompagnement suffisants des Franciliens soient prévus par l'Etat pour poursuivre les objectifs calendaires de la mise en place de la ZFE sans exclure les foyers les plus modestes.

Sur la régulation du trafic des grands axes routiers en zone dense, la Ville de Saint-maur estime que la mise en place de voies dédiées aux bus et au covoiturage sur le réseau routier national pourrait engendrer un report des automobilistes sur le réseau secondaire local. Les riverains se retrouveraient surexposés à de la pollution. La Ville demande qu'une concertation préalable soit menée par l'Etat avec les collectivités locales, concertation basée sur des études d'impact dans un large périmètre, intégrant les effets cumulés des évolutions envisagées (voie réservée sur le boulevard périphérique, ZFE, baisse des vitesses maximales autorisées, etc). La Ville de Saint-Maur souhaite aussi rappeler à l'État la nécessité d'avancer plus rapidement sur certains projets de travaux ayant une incidence sur la qualité de l'air (ainsi par exemple, le projet de prolongement de la RN 406 pour la desserte du port de Bonneuil).

Sur le renforcement des contrôles des émissions des véhicules routiers, la Ville souhaite que cette mesure comporte un calendrier de mise en œuvre plus précis et à échéance rapprochée.

Sur la logistique à faibles émissions, la Ville souhaite que l'objectif national de doublement du trafic ferroviaire de fret fasse l'objet d'une concertation avec les communes traversées, d'études sur le bruit généré par le transit ferré et par les terminaux, et d'études sur les impacts (bruit et pollution de l'air) du trafic routier induit par les terminaux. En l'espèce, ce doublement ne doit pas se traduire par une augmentation du trafic de fret sur l'infrastructure ferrée saint-maurienne actuelle et celles à proximité (dont le terminal du port de Bonneuil) afin de respecter la qualité de vie des habitants en milieu urbain dense et résidentiel. La Ville souhaite également que des mesures plus contraignantes soient prises pour inciter les entreprises à verdir leur flotte de poids lourds utilisés sur « le dernier km » à partir d'une infrastructure portuaire, ferrée ou combinée fluvio-ferrée.

Sur la réduction des pollutions liées aux plateformes aéroportuaires, la Ville estime que les « principales modalités » proposées sont très insuffisantes. C'est pourquoi, la Ville de Saint-Maur rappelle ses attentes (et celles de nombreuses communes franciliennes) : la réduction du nombre maximum de mouvements autorisés sur l'aéroport d'Orly (200 000 au lieu de 250 000), l'extension du couvre-feu de l'aéroport d'Orly (22h30 à 7h au lieu de 23h30 à 6h), la création d'un couvre-feu à l'aéroport Charles de Gaulle, des sanctions accrues en cas de non-respect du couvre-feu et des couloirs aériens, l'accélération du verdissement de la flotte via une corrélation avec les créneaux accordés, la régulation et la maîtrise du trafic sur l'aéroport du Bourget ainsi que le suivi de la pollution générée par l'aviation privée, etc. Ces mesures auraient un impact immédiat et significatif sur la qualité de l'air et la santé des populations survolées.

Sur le renforcement des normes et contrôles des installations industrielles, la Ville de Saint-Maur demande un engagement de l'Etat à renforcer ses effectifs de contrôleurs ICPE ainsi que la création et le développement d'un volet spécifique consacré à l'analyse et la réduction des odeurs générées par les activités industrielles (par exemple les centrales de production d'enrobés bitumineux implantées en milieu urbain dense ainsi que les installations de traitement des eaux usées ou des déchets, ...) considérant que cet aspect de la qualité de l'air (qui nuit à la qualité de vie des riverains) est insuffisamment pris en compte.

Sur la capacité d'observation et d'analyse, la Ville de Saint-Maur propose la création d'une banque de données permettant de verser les actions réalisées par les collectivités locales pour améliorer la qualité de l'air et ce afin que les acteurs en charge des modélisations puissent les intégrer au fil de l'eau.

Tous ces éléments sont développés dans l'avis détaillé ci-joint auquel je vous invite à vous reporter.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma haute considération.



Sylvain BERRIOS

Maire de Saint-Maur-des-Fossés

Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Avis de la Ville de Saint-Maur

23 OCT 2023

Le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère d'Ile-de-France 2022-2030 expose que, en Ile-de-France, la qualité de l'air est responsable chaque année du décès de plus de 6 000 personnes. Les actions mises en œuvre par l'ensemble des collectivités publiques depuis les années 2 000 ont permis de réduire la pollution atmosphérique, tous les territoires ayant bénéficié des effets.

Pour autant, cela reste insuffisant car les seuils maximum réglementaires européens sont régulièrement dépassés, valant à la France des pénalités financières. De plus, les périodes de restriction liées à la lutte contre le Covid-19 ont sensiblement permis d'améliorer la qualité de l'air, exagérant ainsi les résultats obtenus ; cela a toutefois permis de révéler l'ampleur du défi à relever.

Le PPA, piloté par le Préfet de région, est un des outils de planification de l'Etat permettant d'agir sur la qualité de l'air. En Ile-de-France, le troisième volet de ce PPA, adopté en janvier 2018, fait l'objet d'une révision. Le présent document constitue l'avis de la Ville de Saint-Maur-des-Fossés sur ce projet de PPA.

AVIS GLOBAL DE LA VILLE SUR LES OBJECTIFS POURSUIVIS

La Ville de Saint-Maur partage les objectifs poursuivis par ce nouveau PPA qui vise à améliorer la qualité de l'air en Ile-de-France.

Saint-Maur participe d'ailleurs, à son échelle, à rendre l'air meilleur et à décarboner le territoire. En effet, faisant partie de la petite couronne, concentrant une population importante (75 000 habitants) et une vie locale animée, et donc particulièrement exposée à la pollution de l'air malgré son éloignement relatif aux grands axes routiers, la Ville est consciente des enjeux sanitaires et environnementaux que la pollution de l'air représente.

Elle a adopté une ambitieuse politique de développement durable préservant la nature en ville et les bords de Marne, incitant aux mobilités douces, et favorisant la construction d'immeubles d'habitation de qualité bien intégrés dans le tissu pavillonnaire.

Cette politique est déclinée dans les différents documents stratégiques de planification, et en particulier : le plan local d'urbanisme (PLU) qui consacre un urbanisme à taille humaine respectueux de l'environnement (adopté en 2017), le plan d'actions « Saint-Maur, ville durable » (second volet adopté en 2022), et le schéma cyclable (troisième volet adopté en 2022).

Parmi les actions fortes déjà réalisées en la matière par la Ville, on peut citer :

- La limitation à 30 km/h sur l'ensemble du territoire depuis le 1^{er} février 2021.

- L'interdiction de transiter par Saint-Maur pour les véhicules de plus de 19 tonnes depuis le 25 juin 2021.
- Le déploiement progressif de bornes de recharge pour véhicules électriques, dont près de 20 sont déjà en service.
- La réalisation de plus de 6 km de pistes cyclables.
- Le déploiement sur l'espace public de près de 3 000 places de stationnement pour les vélos.
- La fermeture des bords de Marne aux véhicules motorisés le dimanche.
- La fermeture des voies d'accès aux écoles pour les véhicules motorisés aux heures d'accès scolaires.

Le PLUi (plan local d'urbanisme intercommunal) arrêté en Conseil de territoire le 13 décembre 2022 poursuit les mêmes objectifs.

CONCERNANT LE BILAN DU PPA 2018-2025

La Ville prend acte que :

L'Île-de-France a enregistré une baisse de la concentration des polluants dans l'air entre 2011 et 2021 : -30% à -40% pour les oxydes d'azote (NOx), -35% à -40% pour les particules fines PM10, -40% à -50% pour les particules fines PM2,5.

Toutefois, les concentrations restent supérieures aux valeurs limites à ne pas dépasser, et donc les objectifs ne sont pas atteints, les Franciliens étant toujours trop exposés à la pollution.

A noter que les résultats observés sont à nuancer au regard de la baisse d'activité conséquence aux différentes périodes de restrictions durant la pandémie de Covid-19.

92% des actions du PPA ont été a minima engagées, tous secteurs confondus (aérien, agriculture, industrie, résidentiel-tertiaire, transports, etc.).

La ZFE (zone à faible émission), qui est une des mesures identifiées comme ayant le plus fort impact sur l'amélioration de la qualité de l'air, a été mise en place par la Métropole du Grand Paris (MGP). Toutefois, l'absence de contrôles systématiques et de règles communes sur l'ensemble du territoire concerné réduit l'efficacité du dispositif.

Le renouvellement insuffisant du parc automobile a conduit la MGP à reculer à plusieurs reprises les échéances de restriction initialement envisagées dans le cadre de la ZFE. Une telle mesure ne doit en effet pas avoir pour conséquence d'exclure d'un territoire les ménages les moins aisés, ceux n'ayant pas les moyens de se doter d'un véhicule propre. Les moyens d'accompagnement aux particuliers par l'Etat n'ont, semble-t-il, pas été à la hauteur des objectifs recherchés.

CONCERNANT LES MESURES ENVISAGEES DANS CE PROJET DE PPA 2022-2030

Les principales sources de pollution identifiées sont le trafic routier, à l'origine de 53% des émissions d'oxydes d'azote (NOx) essentiellement causées par les moteurs diesel, et le chauffage au bois, à l'origine de 30% des émissions de PM10 et de 54% des émissions de PM2,5 alors qu'il ne représente que 6% de la consommation d'énergie.

Les actions sont donc naturellement centrées sur ces deux composantes pour ce nouveau PPA avec les objectifs cibles suivants à l'horizon 2030 :

- 60% de réduction des émissions de dioxydes d'azote (NO2) liées au trafic routier le long des grands axes par rapport à 2018.
- 50% de réduction des émissions de particules fines liées au chauffage au bois par rapport à 2018.

La Ville de Saint-Maur partage ces objectifs et a pris connaissance des mesures et actions envisagées dans ce projet de PPA 2022-2030.

Ci-après sont exposés les avis de la Ville de Saint-Maur sur certaines de ces mesures et actions.

❖ Mesure 1 : Favoriser les mobilités actives et partagées.

La Ville de Saint-Maur partage l'objectif de réduire l'autosolisme et d'inciter aux déplacements à vélo.

La Ville poursuit le développement sur son territoire du stationnement pour vélos en libre-accès (environ 3 000 places disponibles) et sécurisé (60 places disponibles) et **demande à l'Etat de se conformer aux dispositions légales.**

Sur ce dernier point, **la Ville de Saint-Maur rappelle** l'obligation pour la RATP - EPIC présidé par l'Etat - de proposer, avant le 1^{er} janvier 2024, du stationnement sécurisé aux abords des quatre pôles de gares RER de la Ville de Saint-Maur.

❖ Mesure 2 : Accompagner la Métropole du Grand Paris pour la mise en place de la ZFE et accompagner la transition du parc routier.

Le PPA rappelle qu'aujourd'hui, seulement 30% du parc automobile francilien est classé crit'air 3 et moins.

Pour la Ville de Saint-Maur, ce pourcentage explique le retard pris dans le renforcement de la ZFE initialement programmé par la MGP. C'est pourquoi, si le développement des transports en commun est un des leviers disponibles pour réussir la transition des mobilités - en particulier le Grand Paris Express -, l'accompagnement des Franciliens dans la modernisation de leurs véhicules doit rester l'axe principal, au risque que la ZFE soit un périmètre d'exclusion des foyers les plus modestes. La justice sociale passe par l'égal accès à l'emploi, aux loisirs, ou à la culture, et donc l'égal accès à la liberté de se déplacer.

Par conséquent, **la Ville de Saint-Maur souhaite :**

- Que des moyens d'accompagnement suffisants des Franciliens soient prévus par l'Etat pour poursuivre les objectifs calendaires de la mise en place de la ZFE sans exclure les foyers les plus modestes.

❖ **Mesure 3 : Favoriser la logistique à faibles émissions.**

La part modale du fret routier représente aujourd'hui encore 90% du transport de marchandises. Le fret routier est pourtant plus polluant que le fret ferroviaire et le fret portuaire.

Saint-Maur partage l'objectif national de doubler la part de fret ferroviaire (de 9% à 18%) à l'horizon 2030.

Toutefois, **la Ville de Saint-Maur rappelle** qu'une augmentation du trafic de fret ferroviaire, particulièrement bruyant, engendrera mécaniquement une hausse du bruit émis depuis l'infrastructure ferrée avec des incidences sur la santé des populations riveraines, notamment en milieu urbain dense et résidentiel.

Par conséquent, **la Ville de Saint-Maur souhaite :**

- Que l'objectif national de doublement du fret ferroviaire ne se traduise pas par une augmentation du nombre de trains en transit sur l'infrastructure dédiée au fret ferroviaire à Saint-Maur, et qui se situe plus précisément sur les quartiers de Champignol et de La Varenne, soit 3,4km en aérien entre Champigny et Bonneuil (dont 3km longeant les voies aériennes du RER A) : cette infrastructure de fret à faible passage (moyenne 3 trains/jr) doit rester une voie à usage très limité et de préférence uniquement une voie à usage exceptionnel en secours du réseau.
- Que l'augmentation du nombre de trains sur le réseau ferré fasse l'objet d'études d'impacts sur le bruit et que des mesures soient prises en conséquence pour a minima ne pas dégrader les conditions actuelles.
- Que toute évolution du recours au fret ferroviaire aux abords de Saint-Maur fasse l'objet d'une concertation et d'une information auprès de la municipalité et des riverains impactés (considérant notamment que les impacts sonores de la ligne de fret sur Chennevières sont ressentis à Saint-Maur et que les activités du terminal ferré du port de Bonneuil-sur-Marne engendrent des nuisances directement ressenties par les riverains saint-mauriens).

S'agissant de l'action 2 « Encourager les circuits de logistique durable », il est prévu le financement de diverses opérations, dont le « renforcement de terminaux portuaires (Bonneuil, Limay ?...) ».

Or, le port de Bonneuil est situé sur la rive gauche de la Marne face à Saint-Maur sur un linéaire de 2,8km. Le développement des infrastructures portuaires, notamment ferrées, peut engendrer des nuisances sonores supplémentaires mais aussi un trafic routier induit pour la logistique avec des poids lourds source de polluants atmosphériques.

Par conséquent, **la Ville de Saint-Maur souhaite :**

- Que la stratégie de développement du fret ferroviaire s'accompagne d'une analyse des impacts du trafic routier induit à proximité des terminaux et de mesures incitatives à l'usage d'une flotte de véhicules moins polluants.
- Que l'indicateur de suivi (« évolution de la part modale des différents modes de fret dans le transport de marchandise ») relatif au volet fluvial ne se limite pas au tonnage annuel transporté mais précise le nombre de bateaux ayant navigué (et leur ventilation par capacité et par motorisation). Cette précision permet de mieux apprécier les impacts sur l'air, le bruit, les eaux et les berges.

S'agissant de l'action 3 « Encourager la conversion des motorisations des véhicules mobilisés pour la logistique (bateaux, poids-lourds) », **la Ville de Saint-Maur souhaite :**

- Que des mesures plus contraignantes soient prises pour que les entreprises ayant leur propre flotte de poids lourds et les entreprises faisant appel à des transporteurs soient incitées à verdir leur flotte, notamment sur « le dernier km » à partir d'une infrastructure portuaire, ferrée ou combinée fluvio-ferrée.
- Qu'un indicateur de suivi soit recherché afin de quantifier la « conversion des motorisations des véhicules mobilisés pour la logistique » (et permettre notamment de comptabiliser les poids lourds convertis).

❖ **Mesure 4 : Contrôler les émissions des véhicules routiers.**

La Ville de Saint-Maur partage l'objectif de renforcer les contrôles pour diminuer les émissions de NOx par les poids lourds et **souhaite** que cette mesure comporte un calendrier de mise en œuvre plus précis et à échéance rapprochée.

❖ **Mesure 5 : Réduire les pollutions liées aux plateformes aéroportuaires.**

Le projet de PPA rappelle que « *les aéroports franciliens contribuent à la pollution de l'air de 3 manières : lors de l'accès à la plateforme des voyageurs et travailleurs [...], lors de l'activité de la plateforme (engins et avions au sol notamment) [...], lors du décollage et de l'atterrissage des avions [...]* ».

Le projet présente ensuite deux actions :

- Action 1 : « *Accompagner le développement des plans de mobilité des plate-formes aéroportuaires* »
- Action 2 : « *Réduire les émissions de polluants des plateformes aéroportuaires côté piste* »

La Ville de Saint-Maur estime que les « *principales modalités* » proposées sont très insuffisantes :

- Ainsi, la pollution de l'air générée par le décollage et l'atterrissage des avions n'est pas traitée par le projet de PPA au motif que « *Ce volet fait l'objet d'un engagement national et européen. Il dépasse le cadre de ce PPA* ». Or, ce même PPA fait référence par deux fois à la « stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire » afin de justifier la mesure 3 (favoriser la logistique à faibles émissions). De plus, le PPA 2018-2025 évoquait les polluants émis par les aéronefs (en phases décollage-atterrissage et en vol) estimant qu'ils continuaient d'influencer les concentrations dans l'air ambiant jusqu'à environ 1 000 m d'altitude.

C'est pourquoi, concernant l'impact global du trafic aérien, **la Ville de Saint-Maur rappelle ses attentes** (et celles de nombreuses communes franciliennes) : la réduction du nombre maximum de mouvements autorisés sur l'aéroport d'Orly (200 000 au lieu de 250 000), l'extension du couvre-feu de l'aéroport d'Orly (22h30 à 7h au lieu de 23h30 à 6h), la création d'un couvre-feu à l'aéroport Charles de Gaulle, des sanctions accrues en cas de non-respect du couvre-feu et des couloirs aériens, l'accélération du verdissement de la flotte via une corrélation avec les créneaux accordés, la régulation et la maîtrise du trafic sur l'aéroport du Bourget ainsi que le suivi de la pollution générée par l'aviation privée, etc. Ces mesures auraient un impact immédiat et significatif sur la qualité de l'air et la santé des populations survolées.

- Par ailleurs, le projet de PPA inclut dans son exposé du « contexte général » et de « l'objectif général » de cette Mesure 5, la prise en compte des déplacements des travailleurs de la plateforme ainsi que l'accès des « voyageurs » et « les flux de voyageurs et de visiteurs ». Mais ensuite, les actions de cette Mesure 5 ne prévoient rien pour favoriser une mobilité durable des voyageurs et visiteurs (afin de réduire le trafic routier induit, notamment par le développement des transports en commun).

C'est pourquoi, **la Ville de Saint-Maur demande** que des précisions soient apportées dans la Mesure 5 concernant l'amélioration des transports en commun desservant les plateformes aéroportuaires (ne serait-ce que par une extraction de la Mesure 1 du projet de PPA et un développement des engagements particuliers de l'État sur ces secteurs).

❖ **Mesure 6 : Réguler le trafic sur les grands axes routiers en zone dense.**

L'Etat souhaite réduire la pollution générée par le trafic sur le réseau routier national d'Ile-de-France. Pour cela, plusieurs leviers sont envisagés :

- Action 1 : Etudier le contournement permanent des poids lourds
- Action 2 : Abaisser les vitesses maximales autorisées
- Action 3 : Mettre en œuvre le schéma directeur des voies réservées
- Action 4 : Etudier une régulation d'accès destinée à fluidifier les grands axes

La Ville de Saint-Maur partage les objectifs recherchés par cette mesure. **Toutefois :**

1- **La Ville de Saint-Maur rappelle** qu'un arrêté municipal a été pris en juin 2021 pour exiger le contournement des poids lourds de plus de 19 tonnes désireux de traverser la ville, notamment pour accéder au port de Bonneuil. Cette mesure est en particulier établie pour assurer la sécurité et la tranquillité publiques. Elle a aussi pour conséquence de réduire l'exposition des populations à la pollution en obligeant les transporteurs à emprunter le réseau routier national sans perte de temps ni surconsommation. Cet arrêté a été attaqué par l'Etat et la demande d'annulation de l'arrêté en référé a été rejetée par le juge en octobre 2021, et au fond en octobre 2023.

Or, à travers l'Action 1 de la Mesure 6 du projet de PPA, la Ville observe que l'Etat souhaite utiliser cette même mesure de contournement à l'échelle de la Région : les poids lourds ne livrant pas la zone à l'intérieur de la francilienne, et donc la plus dense, étant invités à ne pas pénétrer à l'intérieur de la francilienne. **La Ville ne peut que soutenir** cette mesure de contournement **mais souhaite** souligner la contradiction avec le contentieux exercé par le représentant de l'Etat dans le Département contre l'arrêté municipal saint-maurien dès lors qu'il a été démontré que cette mesure présentait objectivement des avantages.

2- Concernant la mise en place progressive de voies dédiées aux bus et au covoiturage sur le réseau routier national (Action 3), **la Ville alerte** sur les encombrements que cela pourrait engendrer sur le réseau local. En effet, si les voies bus provoquaient une augmentation des temps de parcours trop importante, les automobilistes pourraient se reporter sur le réseau secondaire où les riverains se retrouveraient surexposés à de la pollution, ce qui est contraire à l'objectif initial. En particulier, les incidences des voies réservées sur les autoroutes A4 en direction de Paris, A86 extérieur à Créteil et A86 intérieur à Thiais préoccupent la Ville de Saint-Maur.

Par conséquent, **la Ville de Saint-Maur demande** qu'une concertation soit menée par l'Etat avec les collectivités locales avant la mise en place de ces dispositions, concertation basée sur les études d'impact des voies réservées dans un large périmètre. Ces études d'impact devront prendre en compte les effets cumulés à terme des différentes évolutions envisagées dans le secteur : voie réservée sur le boulevard périphérique parisien, zone à faible émission, baisse des vitesses maximales autorisées, etc.

3- En complément, **la Ville de Saint-Maur souhaite rappeler** à l'Etat la nécessité d'avancer plus rapidement sur certains projets de travaux ayant une incidence sur la qualité de l'air. Ainsi par exemple, le projet de prolongement de la RN 406 pour la desserte du port de Bonneuil. Concerté en 2011-2013 et déclaré d'utilité publique depuis 2014, pour une livraison initialement prévue en 2021 et encore reportée à 2027, le projet n'est toujours pas finalisé alors qu'il a pour objectif de réduire significativement le nombre de poids lourds dans les voies urbaines densément peuplées au sud du port.

❖ **Mesure 7 : Renforcer les contrôles et les normes industrielles.**

Cette mesure 7 (prévoyant 3 actions) est principalement consacrée à la réduction des « émissions polluantes des installations de combustion fonctionnant avec de la biomasse ou pour l'alimentation en électricité de secours ».

Or, **la Ville de Saint-Maur rappelle** que la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) a (notamment depuis 2017) fait basculer beaucoup de ces ICPE du régime de l'autorisation au régime de l'enregistrement (ou autorisation simplifiée), voire de l'enregistrement à la déclaration avec contrôle périodique (ou à la déclaration simple). Il en résulte que les études d'impacts et les enquêtes publiques, préalables aux arrêtés préfectoraux d'autorisation, se réduisent inexorablement, entraînant un déficit d'analyse des impacts cumulés des ICPE et de présentation concertée des mesures d'évitement, réduction, compensation, ainsi qu'un allongement de la périodicité des contrôles réglementaires. Pour autant, il subsiste un nombre élevé d'ICPE à contrôler (la Ville de Saint-Maur étant directement concernée par celles implantées dans le port industriel de Bonneuil-sur-Marne qui jouxte la commune et dont les activités génèrent de la pollution atmosphérique et sonore).

C'est pourquoi, **la Ville de Saint-Maur demande** que la Mesure 7 comporte :

- Un engagement de l'Etat à renforcer ses effectifs de contrôleurs ICPE (et pas seulement à garantir ses partenariats avec AirParif - Mesure 13 du PPA).
- La création et le développement d'un volet spécifique consacré à l'analyse et la réduction des odeurs générées par les activités industrielles (par exemple les centrales de production d'enrobés bitumineux implantées en milieu urbain dense ainsi que les installations de traitement des eaux usées ou des déchets,...) considérant que cet aspect de la qualité de l'air (qui nuit à la qualité de vie des riverains) est insuffisamment pris en compte.

❖ **Mesure 12 : Mobiliser les entreprises, les collectivités et les relais de terrain.**

Et Mesure 13 : Soutenir une capacité d'observation et d'analyse de haut niveau en pilotage collégial

La Ville de Saint-Maur constate qu'à deux reprises dans ce projet de PPA, l'Etat indique que « *les modélisations ne prennent pas en compte les actions des collectivités locales pour améliorer la qualité de l'air faute de connaître ces actions ou de pouvoir calculer leur impact* » (p.12) et que « *ce plan n'intègre pas les actions des collectivités locales qui agissent pourtant pour améliorer la qualité de l'air faute d'informations exhaustives de ces actions* » (p.112). Or, le projet de PPA ne propose pas de mesure d'amélioration de cette connaissance des données.

La Ville de Saint-Maur propose que le projet de PPA intègre une action visant à créer une banque de données permettant de verser les actions réalisées par les collectivités locales pour améliorer la qualité de l'air et ce afin que les acteurs en charge des modélisations puissent les intégrer au fil de l'eau (ainsi par exemple pour la Ville de Saint-Maur la limitation

à 30 km/h sur l'ensemble du territoire, l'interdiction de la circulation des plus de 19T en transit, etc).

EN CONCLUSION SUR LE PROJET DE PPA D'ÎLE-DE-FRANCE 2022-2030

Sur la forme, **la Ville de Saint-Maur estime** que le PPA 2018-2025 était plus pédagogique et que le projet de PPA 2022-2030 adopte une présentation des mesures (chapitre 5) qui comporte une part très importante de « contexte général », « objectif général », « justification », au détriment de la partie « principales modalités » qui est le cœur de l'engagement.

Sur le fond, **la Ville de Saint-Maur partage les objectifs** de ce PPA en ce qu'ils visent à améliorer la qualité de l'air au bénéfice des Franciliens.

Pour autant, et comme cela a été exposé ci-dessus, les mesures fixées demeurent insuffisantes dans certains domaines où l'État devrait s'impliquer davantage ou accélérer la mise en œuvre ou le financement de ses engagements précédents et futurs pour avancer au même rythme que les collectivités locales qui s'impliquent activement dans des politiques de développement durable permettant d'améliorer la qualité de l'air.

