

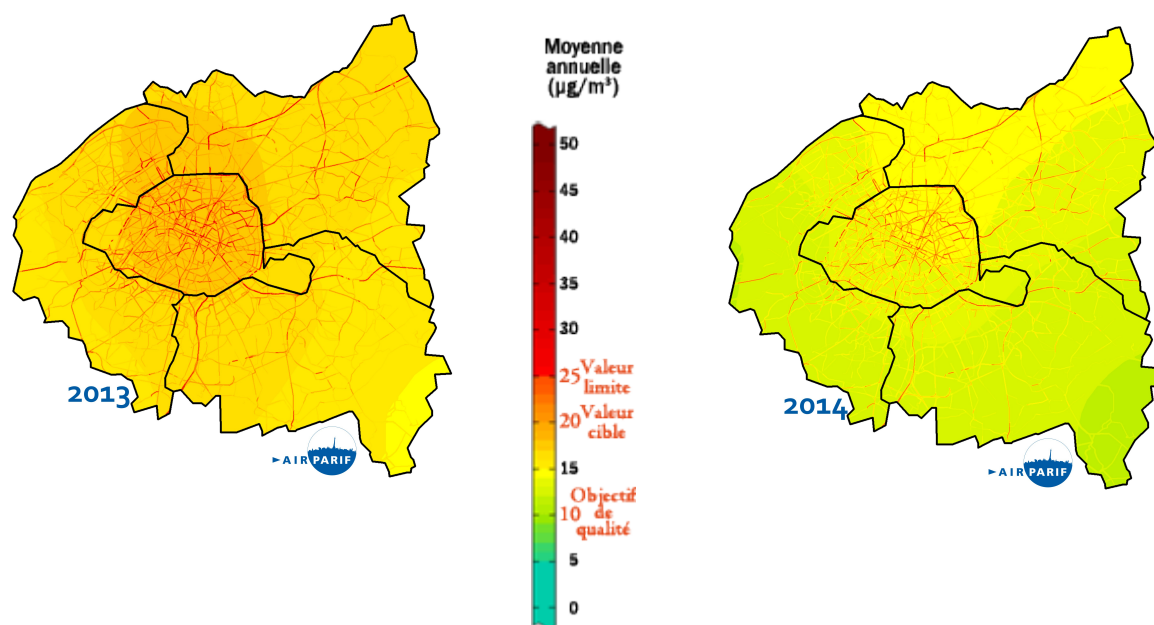
Une organisation du territoire pathogène

Le projet EUROPACITY, comme celui de la ZAC dans laquelle il s'inscrit, poursuit une urbanisation en zones du Grand ROISSY. Il produirait notamment, malgré les investissements importants en transports collectifs dont on peut s'interroger sur la légitimité et l'opportunité, une augmentation substantielle du trafic routier encore aggravée par l'impossibilité de construire des logements. Il sera impossible d'y loger les salariés. Cette contribution ne reprend pas l'ensemble des questions posées mais s'attache aux problématiques de santé publique liées généralement au trafic routier à un moment où les procédures de contrôle des émissions des automobiles ont attiré l'attention sur le diesel. Mais les mesures curatives sont-elles suffisantes ? N'est-on pas en présence d'un effet systémique dû à l'aménagement en patchwork du territoire, générant des concentrations trop spécialisées et donc des distorsions urbaines amenant des déplacements supplémentaires parasites, en grande partie routier, et avec lequel il faudrait rompre ? EUROPACITY n'en serait qu'un avatar supplémentaire de forte dimension N'est-il pas urgent de promouvoir enfin un urbanisme préventif qui regroupe en particulier des fonctions urbaines et économiques près des lieux de résidence ?

La pollution atmosphérique en Ile de France

(Le lecteur pourra s'appuyer sur les rapports d'AIRPARIF et les numéros 199 et 120 de la revue NATURELLEMENT (site MNLE))

Un habitant respire entre 12 à 15000 litres d'air par jour alors qu'il ne boit que deux litres d'eau au maximum. A-t-on bien pris conscience de l'impact sanitaire des pollutions atmosphériques, notamment des émissions de poussières fines et d'oxyde d'azote. Il est clair que la circulation routière en est le principal émetteur en Ile de France. Le rapport annuel d'AIRPARIF en donne une vision détaillée résumée dans les illustrations suivantes pour les poussières fines.



Source AIRPARIF :

Les émissions fluctuent en fonction des variations climatiques. Les objectifs de qualité ne sont pas atteints, même loin du trafic routier. Le nord-est francilien semble le plus touché. 11,5 millions de

franciliens sont concernés par le dépassement de l'objectif qualité.

L'opinion générale implicite est que l'objectif de qualité de 10 µg/m³ pourrait être atteint par des mesures curatives sur la motorisation et le carburant, les dépassements sporadiques de norme faisant l'objet de mesures particulières. Or les causes sont plus nombreuses. Outre les réactions chimiques qui se produisent dans l'atmosphère dont les origines sont diverses et parfois éloignées (qui sont parfois prépondérantes), le trafic routier intervient par l'usure des routes, des freins, des pneus et la remise en suspension de particules déjà formées. Il représente moins de la moitié du total pour les riverains du trafic routier (voir rapport AIRPARIF). Il est donc légitime de se poser la question de l'impact des mesures envisagées sur le diésel.

L'impact du carburant

L'Agence Européenne de l'Environnement (1 A 3 Road-tyre and brake wear guidebook) précise les différents apports. Les valeurs du tableau sont données pour des vitesses de 65 km/h. Plus la vitesse est faible et plus les freins, les pneus et donc la route sont sollicités. Les valeurs moyennes indiquées doivent être augmentées de 40 à 60% pour des vitesses urbaines.

	mg/km	variations*	précision	%<2,5µ
pneus	10,7	6,7 à 16,2	B	0,39
freins	7,5	4,4 à 10	B	0,42
routes	15		C-D	0,27

- résultats extrêmes des différentes études

précision

B: facteurs basés sur un échantillon insuffisant de mesures

C-D: évaluation à titre d'expert ou par extrapolation

Ainsi, en milieu urbain, les émissions de poussières fines dues au trafic routier sont très probablement voisines de 50 mg/km, hors émissions dues aux carburants et hors remise en suspension. Les normes EURO 5 et 6 limitent pour l'essence comme pour les diésel ce type d'émissions à 4,5 mg/km soit environ 10 fois moins.

Certes la question du respect de ces valeurs normées se pose dans les conditions réelles de circulation. Les contrôles effectués sur un échantillon de 100 voitures diésel ne portent pas sur les poussières. C'est très regrettable car l'accusation portée sur le diésel, dans un passé récent, était basée sur les poussières fines. Les NOx recueillent à présent toute l'attention. Il ne s'agit pas d'opposer les deux polluants.

Mais Il est donc possible d'avancer les deux hypothèses suivantes :

1. même avec le parc automobile actuel; l'essentiel des émissions de poussières fines ne provient pas des carburants
2. l'objectif de qualité de l'OMS, voire la valeur cible limite, ne peuvent pas être atteintes avec les seules mesures curatives sur la motorisation électrique et les carburants (diésel), notamment pour les riverains des flux routiers.

AIRPARIF a les moyens de valider ces hypothèses en faisant tourner ses moyens de modélisation. C'est d'ailleurs ce que nous avons suggéré à la ministre.

Le dioxyde d'azote

Le dioxyde d'azote est très toxique. C'est un des membres de la famille des NOx. L'objectif de qualité est de 40µg/m³ (valeur limite également). S'ajoute également une norme de 200 µg/m³ à ne pas dépasser pendant une heure 18 fois par an. Elle ne serait jamais dépassée sauf à proximité des principaux axes routiers. La teneur moyenne annuelle régionale est de 10 µg en 2015 mais frôle la valeur de 40 dans l'agglomération dense (Paris et petite couronne) et la dépasse largement le long de 1000 km des routes les plus fréquentées (rapport AIRPARIF pour 2015). A Gonesse la valeur moyenne annuelle mesurée est de 27 µg mais de 81 à proximité de l'autoroute A1 à Saint Denis. La teneur est maximum sur les axes accueillant un flux important de poids lourds. La valeur limite est respectée pour 85% de la population francilienne.

La tendance à la baisse a été significative de 2000 à 2006 (-4% par an) mais elle s'est réduite à présent sauf à proximité des axes routiers. Cette baisse résulte principalement de la généralisation des pots catalytiques. Mais les émissions pourraient repartir à la hausse sous l'effet d'une des techniques utilisées pour la réduction catalytique des particules des fumées. C'est ce que confirme d'ailleurs les premiers résultats du contrôle effectué sur un échantillon de 100 automobiles utilisant le diesel.

La proportion de dioxyde émis par les véhicules à essence est moins forte mais le monoxyde émis finit par s'oxyder en dioxyde. La situation sanitaire près des axes routiers serait donc améliorée (ce qui est une bonne chose) mais pas l'impact sur la valeur de fond. Il ne faut pas oublier les poids lourds et voitures utilitaires. Le tableau suivant donne les émissions primaires nationales de NOx recensées par le CITEPA

Classement	Sous-secteur	Part du sous-secteur dans les émissions nationales de la France métropolitaine
1	Voitures particulières diesel catalysées	21%
2	Poids lourds diesel (y.c. bus et cars)	20%
3	Autres sources de l'agriculture (installations de combustion et engins mobiles non routiers)	9,0%
4	Véhicules utilitaires légers diesel catalysés	8,3%
5	Résidentiel	6,7%

Il n'y a pas de comptabilité du dioxyde seul. Malgré tout il est possible de conclure que l'attention doit être portée autant sinon plus au fret routier et aux transports liés aux services. La dimension systémique pour les NOx est moins forte que pour les poussières mais elle est néanmoins présente.

Conséquences

Les approches curatives touchant aux carburants (diesel) et à la motorisation (voiture électrique et procédé catalytique sur les fumées) pourraient être suffisant pour atteindre des émissions supportables en dioxyde d'azote sauf probablement sur les axes

massivement empruntés par les poids lourds. Mais elles ne suffisent pas pour les poussières.

Ce sont donc l'intensité et la densité de circulation routière qui sont à mettre en cause, donc l'organisation urbaine et la distribution de marchandises. De ce point de vue, le projet EUROPACITY comme toute la planification urbaine qui le soutient, ne sont pas en rupture. Ils créent de nouveaux points de concentration urbaine. Il y aura augmentation des flux de circulation routière malgré des investissements dispendieux dans des moyens de transports collectifs qui ignorent d'ailleurs les marchandises et les services.

La verve du discours du promoteur sur les énergies renouvelables ne doit pas nous faire perdre de vue qu'il s'agit d'un système de ville-monde que ce projet veut renforcer. Il fait partie d'une forme de mondialisation qui fabrique des monstres sanitaires, environnementaux et sociaux. **Nous démontrons notamment que les objectifs de santé publique concernant la qualité de l'air ne peuvent être atteints sans une remise en cause de cette organisation.**

La ZAC qui accueille EUROPACITY n'ajoute qu'un élément aggravant au patchwork urbain du nord-est francilien. Il serait donc plus judicieux de laisser les terrains à leur vocation agricole en les incluant dans une politique agricole régionale. Les friches ne manquent pas pour développer l'activité industrielle. Les divers équipements (hôtels, commerces) peuvent accompagner un urbanisme de proximité, plus économe en déplacements et plus propice à développer la vie collective et culturelle.