

**« Réunion thématique :
Sécurité, Pollution de l'air »
L'Apostrophe/Théâtre des Louvrais
95 – PONTOISE**

note du **14 juin 2006**
de **Maître Corinne LEPAGE**
(**Conseil du CO.P.R.A. 184**)

I – Incompatibilité des scénarii avec le « PRQA », le « PPA » et le « PDU »

Les différentes variantes qui sont proposées sont toutes, à l'exception d'un tracé, en contradiction flagrante avec les documents « PRQA » et « PPA » d'une part, et avec les normes européennes et françaises d'autre part.

1/ Le « **PRQA** » approuvé le 31 mai 2000 recommande de dissuader le trafic des poids-lourds en zone agglomérée et de favoriser le développement des transports collectifs et de considérer l'exposition des personnes, s'agissant de la qualité de l'air, dans tout projet d'aménagement.

Sur les deux premiers points, les projets autoroutiers sont en parfaite contradiction.

2/ Le projet de « **PPA** », certes non approuvé mais qui a fait l'objet d'un avis défavorable de la Région Ile de France, aboutit déjà à ne pas pouvoir respecter les normes obligatoires en terme de qualité de l'air.

En effet, le plan prévoit, malgré une baisse des concentrations en NO² de 22 % en l'An 2000 et 2010 des valeurs fréquemment supérieures au seuil communautaire. Or, tous les tracés augmentent le NO² et donc réduisent la capacité potentielle du « PPA » à respecter la loi. Pour l'ozone, il en va de même puisque le « PPA » prévoit que les dépassements pourraient chuter de 35 % par rapport à 2000 grâce aux efforts.

Tous les tracés augmentent les précurseurs de l'ozone et violent donc le « PPA » qui repose sur une baisse du trafic routier.

.../...

Le projet, dans la mesure où quelque soit le tracé retenu, augmente les pollutions, le respect par le « PPA » des obligations est rendu encore plus difficile et les objectifs que se donne le « PPA » ne pourront même pas être respectés.

3/ Le projet n'est pas conforme au « PDU » Île-de-France approuvé le 15 décembre 2000 qui recommande l'utilisation de modes alternatifs en même temps qu'une diminution de 3 % du trafic automobile et une augmentation des transports collectifs de 2 %, or, le projet génère une augmentation du trafic.

II – Violation des normes communautaires destinées à protéger la santé humaine

En second lieu, s'agissant du respect des normes communautaires, l'étude repose sur des **bases fausses** puisque les normes qui sont prises en compte sont celles existant en 2002 alors que les normes sont beaucoup plus sévères pour 2010 et que le projet est évalué pour 2020.

C'est donc a minima **les normes de 2010 qui devraient être prises en compte et non celles de 2002.**

Ainsi, pour le dioxyde d'azote la valeur limite annuelle n'est pas fixée comme indiqué à tort (page 36 du Rapport) à 40 $\mu\text{g par m}^3$ mais à 32 $\mu\text{g par m}^3$ pour le seuil d'évaluation maximal et à 26 $\mu\text{g par m}^3$ pour le seuil de qualité.

Pour la végétation, ce seuil est de 30 $\mu\text{g par m}^3$.

Or, si l'on prend la référence de 30 $\mu\text{g par m}^3$, ce ne sont pas 3000 habitants qui sont concernés dans le scénario « rouge » par exemple, mais plus de **70 000** !

∞ Si l'on prend la question des particules fines extrêmement importante en France du fait de la diésélisation du parc automobile, la limite est fixée à 40 $\mu\text{g par m}^3$.

En réalité, le 1^{er} janvier 2010 la limite annuelle devra être de 14 $\mu\text{g par m}^3$ comme seuil maximal, et à 10 $\mu\text{g par m}^3$ pour le seuil de qualité.

Or, dans le scénario « rouge », toute la population sera exposée à un seuil supérieur à la valeur limite maximale puisque toute la population est comprise dans la tranche de 18 à 18,5 $\mu\text{g par m}^3$.

∞ Le benzène est le seul polluant pour lequel la bonne valeur, celle de 2010 a été prise en compte.

.../...

On observera que si 91 habitants seulement sont concernés dans le scénario de référence par un taux proche de $2 \mu\text{/g par m}^3$, il y en a entre 4000 et 10000 selon les différents scénarii de référence.

Dans ces conditions, il va de soi que le calcul qui a été fait de l'« IPP » (Indice Pollution/Population) est totalement faux puisque les normes retenues sont fausses.

Il en résulte qu'en réalité les normes communautaires hormis celle du benzène ne seront pas respectées sans même s'interroger sur ce que seront les normes en 2020.

Mais il est évident que le projet constitue un choix délibéré de violation au détriment de la santé des populations des normes communautaires.

∞ S'agissant de l'ozone, l'objectif de qualité annuelle $110 \mu\text{/g par m}^3$ est régulièrement dépassé en tout point dans la Région Île-de-France.

La **DREIF** dans ce dossier refuse de fournir toute étude prospective s'agissant des émissions d'ozone.

Or, la directive du 12 février 2002 relative à l'ozone donne des indications extrêmement précises quant aux valeurs possibles à prendre en considération, ainsi en 2010 elle est de $120 \mu\text{/g par m}^3$ à ne pas dépasser plus de 25 jours par année civile avec des seuils d'information à $180 \mu\text{/g par m}^3$ et seuils d'alerte à $240 \mu\text{/g par m}^3$.

Dans le dossier, seule est relatée la réglementation française, beaucoup plus laxiste, qui est incompatible avec la réglementation communautaire sur ce point.

Quoiqu'il en soit l'émission des composés organiques volatiles et de NOx augmente très sensiblement, conduisant obligatoirement à une croissance de la pollution de l'ozone que la **DREIF** a refusé à prendre en compte.

Ainsi (page 28 du Rapport – étude d'impact volet R) il est précisé que le rapport NOx/COV double quasiment dans tous les cas de figure par rapport à l'état initial, l'ozone qui crée massivement la pollution d'été n'a pas été pris en compte.

Ceci est d'autant plus préoccupant que le rapport du « PPA » d'Ile de France avec des mesures volontaristes espère réduire de 38 % les émissions de NOx et de 39 % les émissions de COV en 2010 par rapport à 2000.

.../...

Les scénarii quels qu'ils soient s'inscrivent directement en contradiction avec ces objectifs puisqu'ils augmentent grosso modo de 100 % les émissions de COV et de NOx et par voie de conséquence les pollutions par l'ozone.

Dès lors, il est clair qu'au regard de la qualité de l'air, et des obligations communautaires et nationales, les scénarii, quel que soit le scénario retenu sont absolument incompatibles avec des objectifs de réduction de la pollution.

Du reste, si le rapport conclut qu' « aucun des scénarii ne permet en tout point de son tracé de respecter les objectifs de qualité pour le dioxyde d'azote et les particules fines » (il aurait pu rajouter pour l'ozone qu'il accroissait les pollutions, ce qui est une réalité).

III – Les coûts

S'agissant de l'évaluation des coûts sanitaires imputables à la pollution de l'air, le moins que l'on puisse dire est que la circulaire 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 a été traitée plus que légèrement.

L'impact financier sur le bâti n'est pas pris en compte, l'impact sur les végétaux, c'est-à-dire les terres agricoles, n'est pas pris en compte.

S'agissant de l'évaluation sur la santé, les conclusions du rapport BOITEUX II n'ont pas été réellement prises en compte et l'estimation chiffrée des impacts sanitaires reste, comme le dit le Rapport lui-même, assez discutable. Le nombre de personnes concernées n'est pas précisé ne permettant pas la comparaison des scénarii.

En définitive, les scénarii, à part celui qui consiste à rester dans l'existant, sont incompatibles avec une amélioration de la qualité de l'air et donc de la santé publique.

Quoi qu'il en soit, les coûts retenus sont de 240.000 € par jour en moyenne ce qui représente un coût annuel de 87.600.000 € ce qui est tout à fait considérable et probablement très sous-évalué compte tenu précisément des éléments qui manquent.

Pour contrecarrer un tel coût de 87 millions € qui vont être supportés directement par la population et la Sécurité sociale, il conviendrait que l'Etat puisse avancer un avantage collectif au minimum supérieur à cette somme.

Or, la très grande faiblesse des études socio-économiques ne permet absolument pas d'arriver à ce résultat.

