

Le plan d'urgence pour la qualité de l'air nécessite des restrictions de circulation

Ile-de-France Environnement soutient plusieurs mesures qui permettraient de diminuer la pollution dans l'agglomération : réduction de la vitesse sur le boulevard périphérique parisien, contournement obligatoire de la zone dense pour les camions en transit

Une réunion de concertation présidée le 16 septembre 2013 par Jean Daubigny, préfet de Paris, Bernard Boucault, préfet de Police et Alain Vallet, nouveau directeur de la Driee, a fait le point sur l'avancement du plan d'urgence pour la qualité de l'air, lancé en février. La pollution de l'air en France entraîne 42 000 morts prématurées, selon l'étude Aphekhon citée par le préfet.

Les pollutions diffuses sont émises par de multiples sources mobiles ou fixes : voitures, poids lourds, chauffages urbains et résidentiels... Selon Airparif 1,8 million d'habitants de la région sont concernés par un excès de concentration de petites particules (PM10) et 3,8 millions par les oxydes d'azote (NOx), soit peut-être la moitié des habitants de l'agglomération centrale. Les pathologies induites par cette pollution sont des maladies cardio-respiratoires (asthmes, bronchites chroniques...) et cancers pulmonaires. Le contentieux engagé par la Commission Européenne pour non-respect de la directive Air pourrait condamner la France à payer environ 100 millions d'euros par an. Les plans de protection de l'air précédents ont obtenu des réductions sensibles de la pollution industrielle, accentuées par le phénomène de désindustrialisation.

Nombreuses protestations

Obtenir de nouvelles avancées significatives est devenu plus difficile en raison des innombrables sources liées aux trois millions de résidences (80 % habitat collectif et 20 % d'habitat individuel) et des trois millions de véhicules possédés par les habitants de Paris et de la petite Couronne. Néanmoins, les 27 mesures décrites dans le Plan de protection de l'air (www.developpement-durable.gouv.fr/Plan-d-urgence-pour-la-qualite-de,31385.html) seront déclinées



localement avec les premiers décrets concernant l'interdiction des foyers à bois ouverts, et les informations en cas de pics de pollution.

Saturé huit heures par jour, le boulevard périphérique parisien n'est fluide que pendant la nuit soit pour seulement 20 % de son utilisation. La vitesse moyenne effective y est de 34 km/h. L'abaissement de la vitesse de 80 à 70 kilomètre-heure en tenant compte des périodes de saturation du trafic réduirait de 1 % les émissions de PM10 et de 0,3 % celles des NOx. Ces valeurs sont faibles mais en cas de réduction très forte de la consommation de carburant (2 litres au 100 km) ou d'utilisation de véhicules électriques, les avantages seraient plus élevés. Cette solution permettrait une réduction du bruit de l'ordre de 1 à 2 décibels et une diminution notable des accidents dont les utilisateurs de deux roues sont les principales victimes (61 % des accidents).

Une étude de la Driee propose également de détourner le trafic des poids lourds en transit par la Francilienne : en moyenne 13 400 véhicules par jour soit 2 % du trafic quotidien de ces camions.

Le report de 3 500 poids lourds sur la Francilienne diminuerait la pollution de l'air sur la zone dense de 1 à 2 %.

Ile-de-France Environnement soutient ce plan mais demande à aller plus vite dans son application. « Surtout ne pas écouter les lobbys professionnels déjà à l'œuvre. Les fédérations de transporteurs routiers sont opposées à la réduction de vitesse et au contournement par la Francilienne. Ces solutions vont allonger les durées de parcours et leur faire perdre de l'argent. » IDFE demande instamment que le report modal vers les transports ferrés et fluviaux soit favorisé par des abaissements de taxes, par exemple. Elle demande aussi que le transport aérien du fret, responsable d'une fraction non négligeable de la pollution aérienne, soit soumis aux mêmes règles tarifaires pour les carburants que les autres modes de transport. La réduction de la pollution de l'air, c'est aussi l'affaire de tous comme se déplacer plus par les transports en commun au lieu de prendre son véhicule ou changer sa chaudière ancienne pour une moins polluante.

Michel Riottot
président d'IDFE