

Rapport « Bilan annuel des épisodes de pollution »

1. Introduction	1
2. Contexte juridique du présent rapport	2
3. État de la qualité de l'air en Île-de-France en 2017	2
3.1. Rappel réglementaire	2
3.2. Evolution historique	3
3.3. Conformité aux valeurs limites réglementaires	5
3.4. Population exposée à des dépassements des valeurs limites	5
4. Épisodes de pollution en 2017	6
5. Bilan des prévisions d'Airparif	7
6. Actions des pouvoirs publics	7
6.1. Approbation du PPA / Bilan de la consultation	7
6.2 Contenu du PPA	8
6.3 Élaboration de la feuille de route	9
6.4 Avancement des défis PPA	10
6.5 Suivi du PPA / Journée régionale de la qualité de l'air	12

1. Introduction

La pollution de l'air est caractérisée par la présence dans l'air ambiant de polluants sous forme gazeuse (dioxyde d'azote NO₂) ou solide (particules fines PM). On parle de **pollution chronique** lorsqu'il s'agit d'une exposition de long terme, généralement à des concentrations relativement faibles ; on parle de pics ou d'épisodes de pollution, pour des expositions de courte durée à des concentrations pouvant être élevées.

De nombreuses études épidémiologiques ont établi l'existence d'effets sanitaires de la pollution atmosphérique sur la mortalité ou la morbidité. Ces effets sanitaires sont observés pour des niveaux d'exposition couramment rencontrés dans l'agglomération parisienne. Deux types d'effets ont pu être mis en évidence : des effets à court terme, qui surviennent quelques jours ou quelques semaines après l'exposition et des effets à long terme qui font suite à une exposition chronique sur plusieurs mois ou plusieurs années. La majeure partie des impacts de la pollution atmosphérique sur la santé résultent surtout d'une exposition chronique à long terme. En effet, par différents mécanismes, l'exposition à la pollution de l'air, notamment aux particules fines, contribue au développement de pathologies chroniques telles que des maladies cardiovasculaires, respiratoires ou encore neurologiques, et des cancers.

Si l'Île-de-France bénéficie d'une situation en plaine et d'un climat océanique favorables à la dispersion de la pollution par brassage et lessivage de l'atmosphère, elle est aussi la région la plus urbaine de France et l'une des plus denses du monde. Cette concentration des activités et de la population dans le cœur de l'agglomération se traduit par de fortes concentrations en polluants atmosphériques, en particulier dans le cœur urbain de la région.

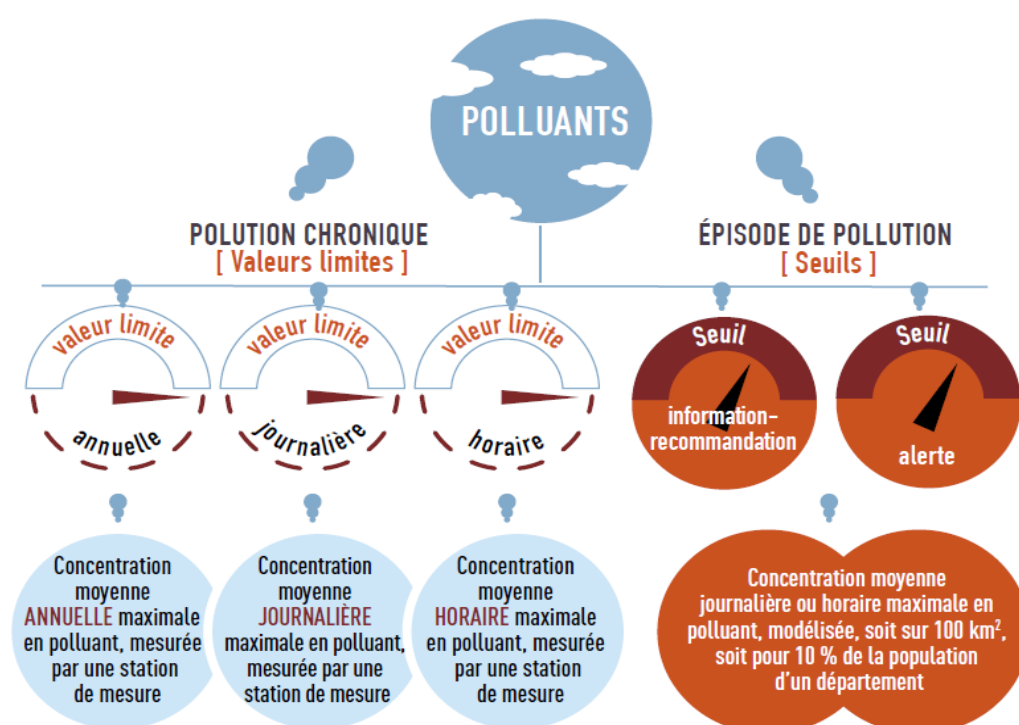
2. Contexte juridique du présent rapport

La réglementation prévoit la présentation annuelle devant les CODERST d'un rapport sur la qualité de l'air (Article R221-7 du code de l'environnement) et d'un bilan de la gestion des procédures préfectorales en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant (article 15 de l'arrêté interministériel du 7 avril 2016).

L'article 13 de l'arrêté du 19 avril 2017 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant prévoit par ailleurs que les Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air établissent chaque année un rapport qui évaluent les performances de leur système de prévision.

3. État de la qualité de l'air en Île-de-France en 2017

3.1. Rappel réglementaire



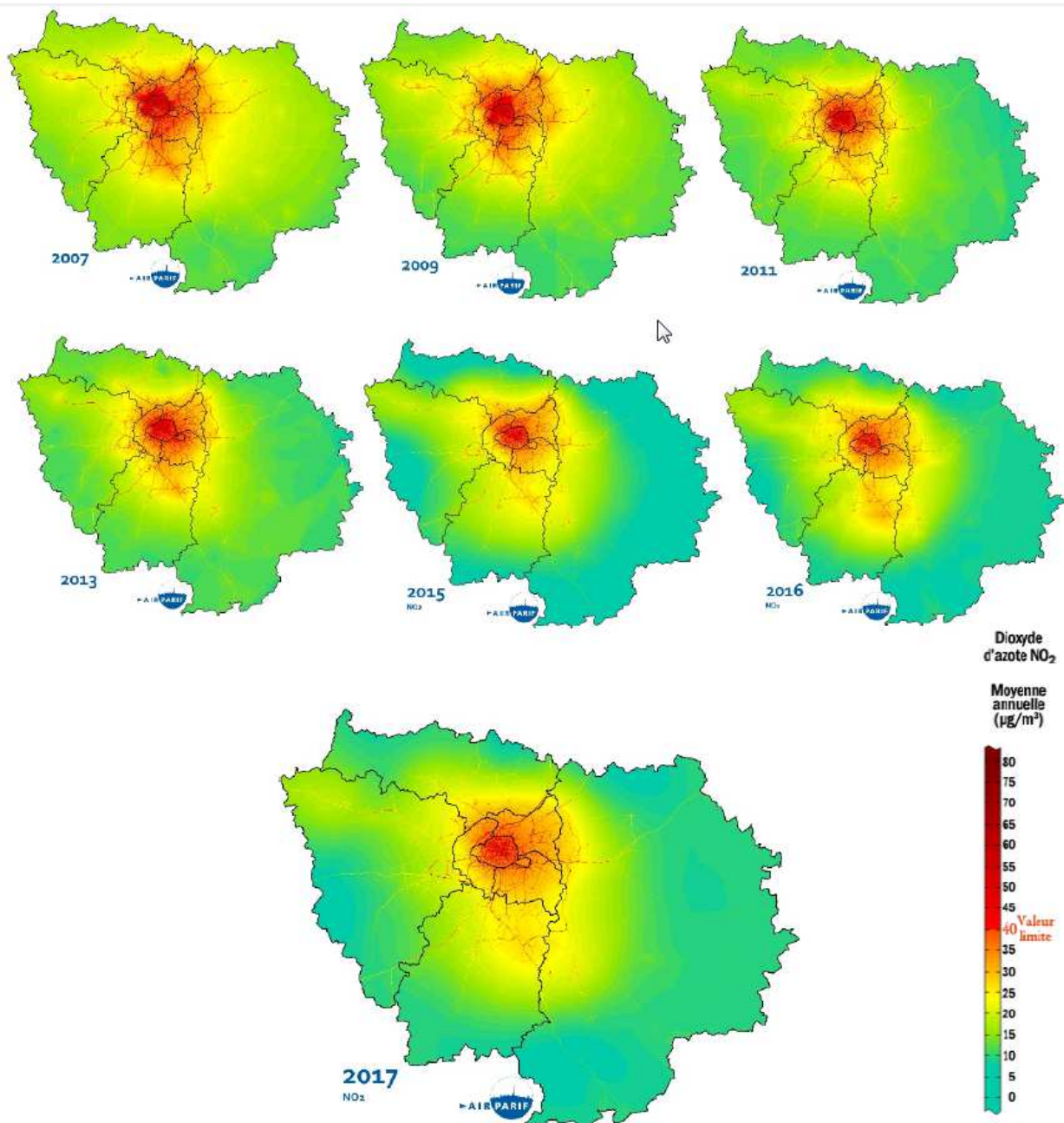
La réglementation relative à la qualité de l'air comprend plusieurs textes internationaux et européens. En particulier, la Directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 fixe des valeurs limites de concentration dans l'air ambiant pour plusieurs polluants (notamment : dioxyde d'azote, particules PM10 et PM2,5, benzène, dioxyde de soufre). Ces valeurs limites sont reprises dans le code de l'environnement.

En France, cette réglementation de la pollution chronique est complétée une réglementation relative aux pics de pollution. Un arrêté interministériel du 7 avril 2016 fixe le cadre de ce dispositif et des procédures sont établies au niveau régional par un arrêté interpréfectoral du 19 décembre 2016. Deux seuils sont ainsi définis : le seuil d'information-recommandation qui vise à alerter la population d'une dégradation de la qualité de l'air, et le seuil d'alerte qui entraîne la mise en œuvre d'actions permettant de réduire les émissions de polluants. De récentes évolutions de la réglementation ont par ailleurs introduit la notion de « persistance » d'un épisode de pollution qui permet de déclencher des mesures de réduction des émissions dès lors que l'on constate ou prévoit le dépassement du seuil d'information pendant deux jours consécutifs.

3.2. Evolution historique (données Airparif)

Dioxyde d'azote (NO₂)

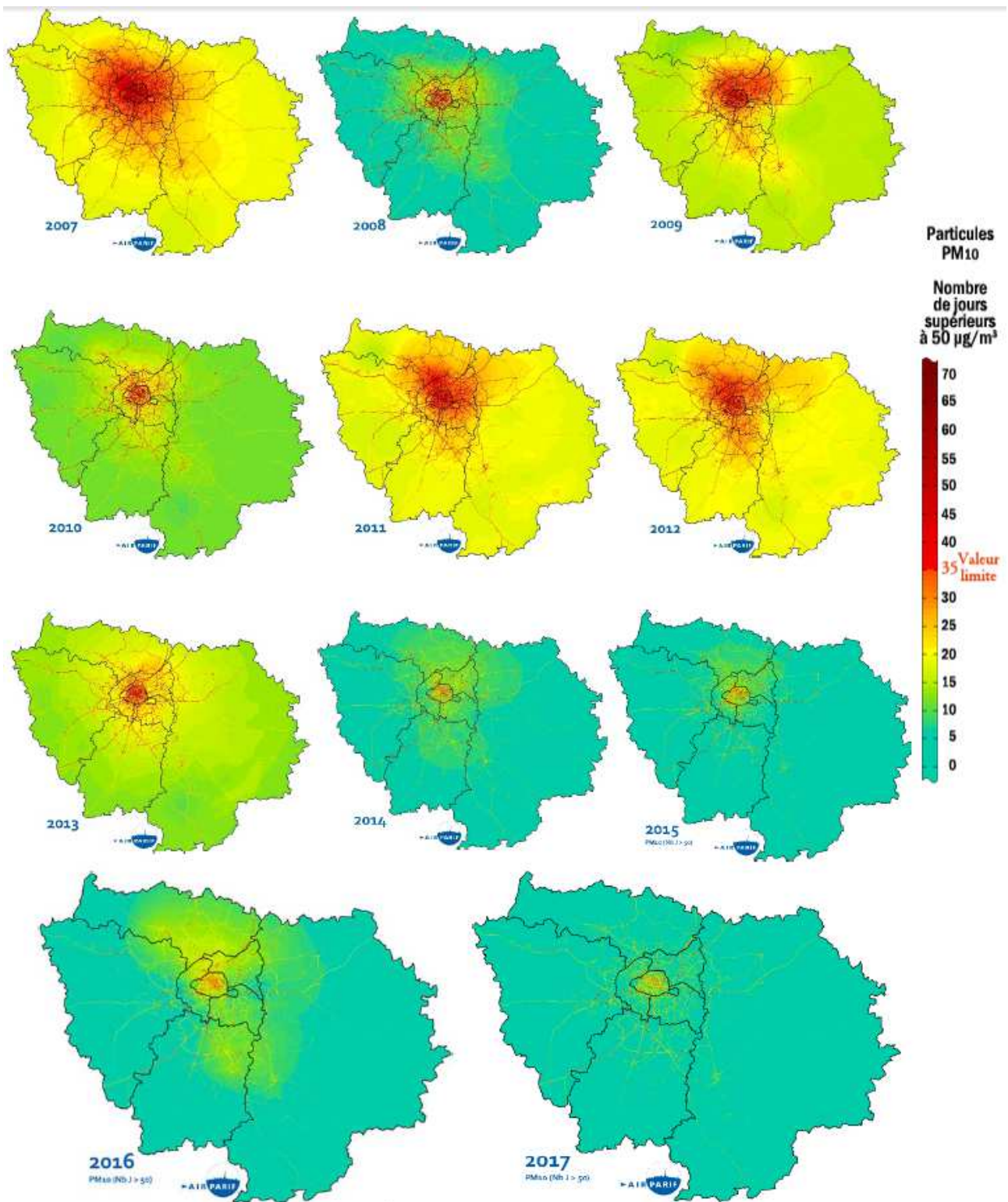
En s'affranchissant des fluctuations météorologiques interannuelles, les teneurs en NO₂ moyennées sur trois ans montrent une tendance à la baisse depuis la fin des années 1990 en situation de fond (évolution de 2000 à 2017 : -36%). A proximité des axes routiers, une tendance à la diminution n'est observée qu'à partir de 2012 (évolution de 2000 à 2017 : -13%). Une des raisons majeures des évolutions des niveaux de NO₂, tant en situation de fond qu'à proximité des axes, est liée aux émissions primaires de NO₂ du trafic routier ; en effet, celles-ci ont sensiblement baissé du fait du renforcement des normes EURO et du renouvellement du parc roulant.



Particules PM_{10}

En s'affranchissant des fluctuations météorologiques interannuelles et des évolutions météorologiques, les teneurs moyennes de PM_{10} en agglomération montrent une tendance à la baisse. Entre 1999-2001 et 2015-2017, ces niveaux ont ainsi baissé d'environ 30 %.

La baisse est encore plus marquée en proximité du trafic routier, notamment en lien avec l'introduction progressive des filtres à particules sur les véhicules diesel.



3.3. Conformité aux valeurs limites réglementaires

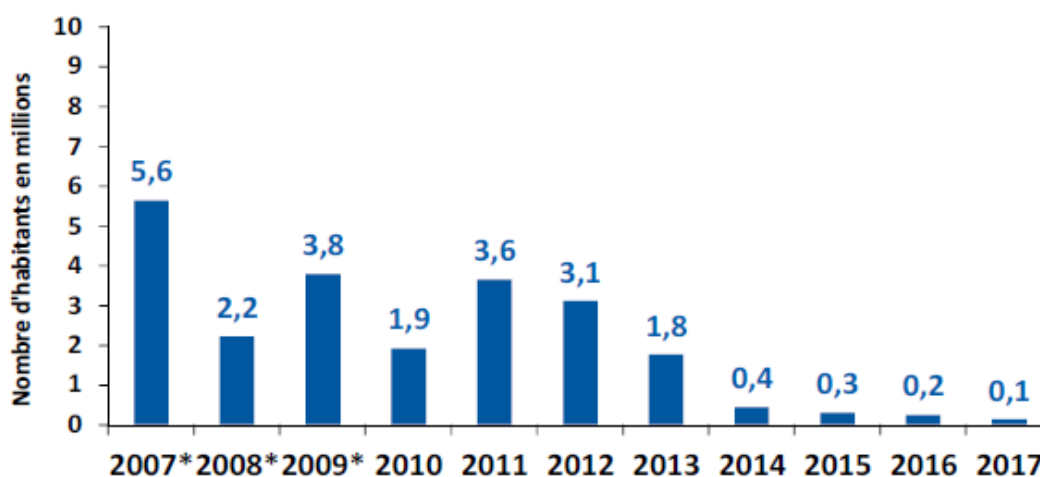
En 2017, les valeurs limites européennes sont respectées pour les PM_{2,5}, le benzène et le dioxyde de soufre (SO₂), ainsi qu'en situation de fond pour le NO₂ et les particules PM₁₀.

Elles restent dépassées pour le NO₂ et les particules PM₁₀ en proximité des axes routiers majeurs du trafic routier, soit jusqu'à maximum 100 m et 200 m autour des axes selon qu'il s'agit de PM₁₀ ou de NO₂.

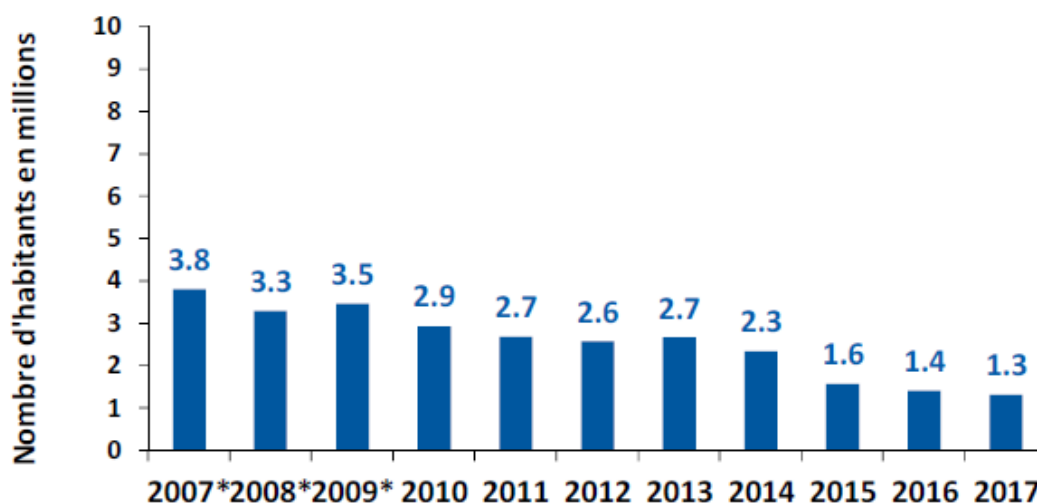
	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	O ₃	SO ₂
VL horaire ou journalière	Respectée	Respectée sur 21 stations Dépassée sur 2 stations	pas de VL	pas de VL	Respectée
VL annuelle	Respectée sur 33 stations Dépassée sur 25 stations	Respectée sur 22 stations Dépassée sur 1 station	Respectée	pas de VL	Respectée

3.4. Population exposée à des dépassements des valeurs limites (données Airparif)

En 2017, environ 100 000 personnes sont potentiellement exposées à des dépassements de la VL journalière en PM₁₀, soit environ 1 % de la population, contre 40 % en 2007.

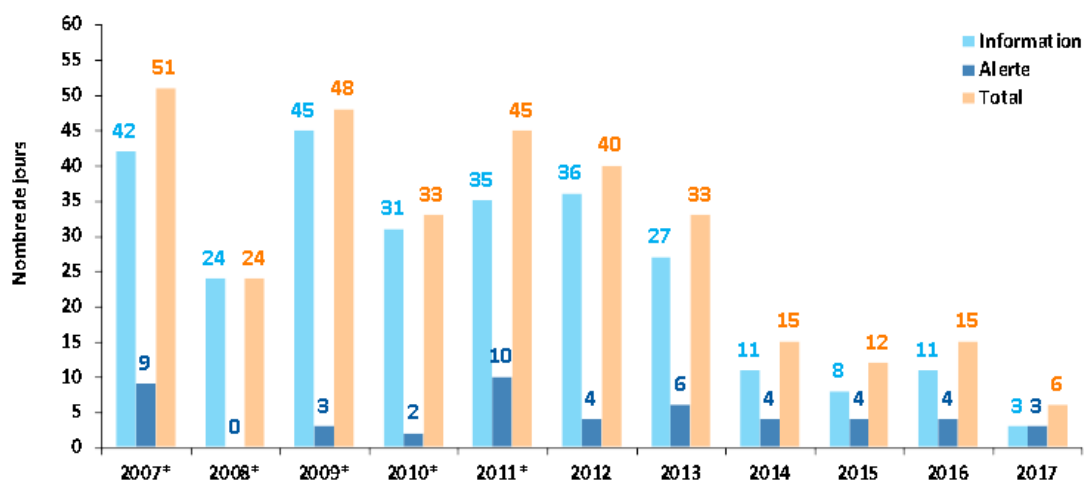
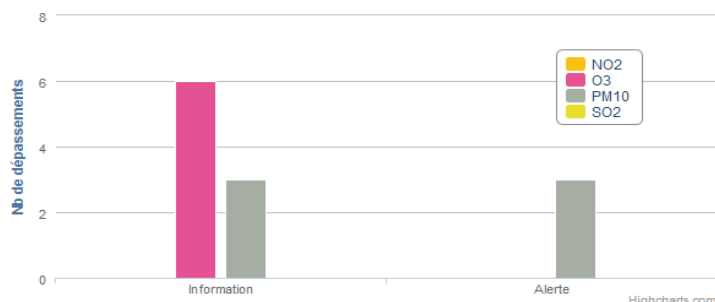


Pour le NO₂, environ 1,3 million de personnes est potentiellement exposé à un dépassement de la VL annuelle, soit environ 3 fois moins qu'en 2007. Ils résident exclusivement à l'intérieur de l'agglomération parisienne.



4. Épisodes de pollution en 2017

L'année 2017 n'a connu que 12 jours de dépassement des seuils d'information ou d'alerte, contre 19 en 2016. Il s'agit de deux épisodes hivernaux en particules PM₁₀ en janvier (5 jours) et février (1 jour), et 6 dépassements du seuil d'information à l'ozone, dont un épisode précoce fin mai.



Nombre de jours d'information et d'alerte en particules PM₁₀ en Île-de-France de 2007 à 2017 selon les critères de l'arrêté inter-préfectoral du 27/10/2011

Les prévisions de dépassements d'Airparif ont donné lieu au déclenchement des procédures préfectorales correspondantes, dans les conditions de l'arrêté inter-préfectoral du 19 décembre 2016.

La procédure d'alerte a été déclenchée à 5 reprises et a donné lieu à la mise en place de la circulation différenciée le 23 janvier et le 22 juin. Lors de la mise en place de la circulation différenciée en juin, les véhicules non classés, de classe 4 et 5 Crit'Air étaient interdits de circuler. Cette interdiction concernait 28% des véhicules immatriculés en petite couronne et 12% des véhicules circulant dans la zone intra A86.

Les contrôles effectués par les services de la Préfecture de Police lors de ces épisodes de pollution ont mobilisé près de 4 500 effectifs sur plus de 2 000 points de contrôle.

	contrôles	infractions	
Vitesse	68 954	22 826	33,1%
PL en transit	3 212	69	2,1%
Circulation différenciée	7 413	722	9,7%
Anti-pollution	3 346	197	5,9%
Contrôle technique	13 338	1 014	7,6%
débridage 2R	186	20	10,8%

Au début du mois de mars 2018, plus de 4 millions de véhicules immatriculés en Île-de-France possédaient une vignette Crit'Air, soit plus de la moitié du parc. A Paris, 70 % des véhicules ont une vignette, contre seulement 35 % en Seine-et-Marne.

5. Bilan des prévisions des épisodes de pollution (Airparif)

Indicateurs	Objectifs fixés	Performances réalisées			
		Tous polluants	Ozone	NO ₂	PM ₁₀
Capacité à prévoir un dépassement (sans distinction de seuil)	Vis-à-vis de l'arrêté	75%	67%	nr	83%
		2016 : 74%	2016 : 67%	2016 : nr	2016 : 80%
	Vis-à-vis de la situation générale de pollution	79%	67%	nr	88%
		2016 : 76%	2016 : 75%	2016 : nr	2016 : 81%
Capacité à prévoir un dépassement (avec seuil exact)	Vis-à-vis de l'arrêté	67%	67%	nr	67%
		2016 : 47%	2016 : 67%	2016 : nr	2016 : 47%
	Vis-à-vis de la situation générale de pollution	71%	67%	0%	75%
		2016 : 52%	2016 : 75%	2016 : nr	2016 : 50%
Fausse alerte	Vis-à-vis de l'arrêté	36%	20%	nd	44%
		2016 : 39%	2016 : 50%	2016 : nd	2016 : 37%
	Vis-à-vis de la situation générale de pollution	21%	20%	nd	22%
		2016 : 30%	2016 : 25%	2016 : nd	2016 : 32%

En 2017, 75% des épisodes de pollution sans distinction de seuils ont été prévus par Airparif au sens strict des critères de l'arrêté inter-préfectoral. **La capacité à prévoir les dépassements de seuils exacts est de 67%**. Ce pourcentage est en augmentation par rapport à l'année 2016.

Vis-à-vis de la situation générale de pollution, c'est-à-dire en considérant les journées où les niveaux de qualité de l'air étaient très proches des seuils d'information et d'alerte, ces pourcentages passent respectivement à 79% et 71%.

Le pourcentage de prévisions de dépassements réalisées à tort est en diminution par rapport à 2016. Il est de 36% vis-à-vis des critères stricts de l'arrêté, et de 21% en considérant la situation générale de pollution.

6. Actions des pouvoirs publics (État et collectivités locales)

6.1. Approbation du PPA / Bilan de la consultation

Le nouveau Plan de protection de l'atmosphère a été approuvé le 31 janvier 2018.

Consultation des CODERST

Comme le prévoit l'article R222-21 du Code de l'Environnement, le projet de PPA a été présenté pour avis à tous les CODERST de la région, entre le 21 mars et le 20 avril. Tous les avis ont été favorables sans que soient demandées de modifications substantielles du projet.

Consultation de l'Autorité environnementale

L'Autorité Environnementale a rendu un avis favorable le 26 juillet 2017 saluant la démarche et la qualité de l'évaluation environnementale. L'Autorité environnementale aurait souhaité que l'on établisse un scénario où la qualité de l'air respecterait les normes de l'organisation mondiale pour la santé (OMS), plus contraignantes que les valeurs limites européennes. Compte-tenu du temps de calcul nécessaire à Airparif pour décrire un tel scénario (plusieurs mois) et du fait que les valeurs limites européennes ne sont pas encore respectées partout, il n'a pas été jugé possible de demander à Airparif une nouvelle modélisation avec des mesures complémentaires permettant de respecter les normes de l'OMS.

Consultation des collectivités

Le projet de révision a été également soumis pour avis à l'ensemble des communes, des EPCI, des Conseils départementaux, ainsi qu'au Conseil Régional, entre juin et août 2017, conformément à l'article R222-21 du Code de l'environnement. Au terme de cette consultation, le projet de révision du PPA a recueilli 1370 avis favorables ou réputés favorables, 4 favorables avec observations, 10 défavorables et 1 avis ne se prononçant pas mais émettant des observations. Les avis défavorables mettent en avant le manque de moyens mis à disposition par l'État pour les collectivités.

Consultation ACNUSA

En application de l'article L6361-5 du code des transports, l'ACNUSA, autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, a été consultée sur le projet de PPA le 8 juin 2017. Elle a émis un avis favorable. L'ACNUSA, après avoir félicité les services de l'Etat pour l'important travail méthodologique et scientifique pour évaluer l'impact des défis retenus et pour la concertation approfondie mise en œuvre, recommande de lever les incertitudes sur l'évaluation des émissions du secteur aérien et considère que la méthodologie d'évaluation soit bien explicitée en annexe du PPA.

Consultation Ile-de-France Mobilités (ex-STIF)

Ile-de-France Mobilités a été consulté le 2 juin 2017. Il a émis un avis défavorable compte-tenu du désaccord sur le modèle de trafic utilisé : le PPA s'est basé sur le modèle de trafic de la DRIEA, qui n'a pas été actualisé suite à l'enquête globale transport de 2010. Ainsi, le modèle DRIEA prévoit une augmentation du trafic en 2020 (+2%) alors que le modèle du STIF prévoit une diminution du trafic sous l'effet du PDUIF et que la tendance actuellement observée est d'ores et déjà à une légère baisse. Si cette tendance est confirmée, l'amélioration de la qualité de l'air en Ile de France devrait être plus importante que la modélisation réalisée dans le PPA.

Enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée entre le 18 septembre et le 15 novembre 2017 ; la commission d'enquête était composée de 7 commissaires enquêteurs et présidée par Madame Denis Dintilhac. La commission d'enquête a décidé de prolonger la durée de cette consultation de deux semaines. A l'issue de cette ultime phase ayant rassemblé des centaines de citoyens dans le cadre de 5 réunions publiques, la commission a formulé 585 questions qu'elle a soumises à la DRIEE, en reprenant chacune des observations déposées par le grand public (371 en tout) et 214 autres questions ajoutées par la Commission d'enquête. Le coût total de l'enquête publique s'élève à 200k€ (permanences des commissaires enquêteurs, publicité légale obligatoire et organisation des réunions publiques). La commission d'enquête publique a remis son rapport final le 3 janvier 2018, elle émet un avis favorable avec 2 réserves :

- Réserve 1 : « La commission d'enquête demande la démonstration écrite, concise et formelle de l'adéquation du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France en termes de délai et d'objectif de concentration de polluants aux exigences posées par la loi ».
- Réserve 2 : « La commission demande que l'Etat définisse, par écrit et de manière précise et exacte, le partenariat entre lui et les différentes collectivités concernées, en termes de planification dans le temps, de financement, dans l'objectif d'une création de zones à circulation restreinte à horizon 2020, délai fixé par le Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France 2017-2020 ».

La DRIEE a répondu à l'ensemble des 585 questions et a fourni un rapport visant à lever les 2 réserves formulées.

6.2 Contenu du PPA

Le PPA, son évaluation environnementale, ses annexes et les synthèses à destination des différents publics sont consultables sur le site : <https://www.maqualitedelair-idf.fr>.

Construit autour de 25 défis, déclinés en 46 actions concrètes, le nouveau PPA ambitionne de ramener notre région sous les seuils européens à l'horizon 2025 grâce aux actions conjuguées et complémentaires des acteurs locaux et nationaux. Il doit permettre de réduire très fortement d'ici 2020, entre 40 et 70 % selon les polluants, le nombre de franciliens exposés à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air. Les défis concernent tous les secteurs et 4 d'entre eux s'appuient sur une approche transversale.

Secteur Aérien (3 défis, 5 actions)

- Diminuer les émissions des APU et des véhicules et engins de pistes au sol
- Diminuer les émissions des aéronefs au roulage
- Améliorer la connaissance des émissions des avions

Secteur agricole (3 défis, 3 actions)

- Favoriser les bonnes pratiques associées à l'utilisation d'urée solide pour limiter les émissions de NH₃

- Former les agriculteurs au cycle de l'azote et à ses répercussions en termes de pollution atmosphérique
- Évaluer l'impact du fractionnement du second apport sur céréales d'hiver sur les émissions de NH₃

Secteur industriel (4 défis, 9 actions)

- Améliorer la surveillance des installations de combustion de taille moyenne (2 à 50 MW)
- Réduire les émissions de particules des installations de combustion à la biomasse et des installations de co-incinération de CSR
- Réduire les émissions de NOx issues des installations d'incinération d'ordures ménagères ou de co-incinération de CSR
- Réduire les émissions de NOx des installations de combustion à la biomasse entre 2 et 100 MW et des installations de co-incinération de CSR

Secteur Résidentiel-Tertiaire (3 défis, 5 actions)

- Favoriser le renouvellement des équipements anciens de chauffage individuel au bois
- Élaborer une charte bois énergie impliquant l'ensemble de la chaîne de valeur (des professionnels au grand public) et favoriser les bonnes pratiques
- Élaborer une charte globale chantiers propres impliquant l'ensemble de la chaîne de valeur (des maîtres d'ouvrage aux maîtres d'œuvre) et favoriser les bonnes pratiques

Secteur des transports (8 défis, 16 actions)

- Élaborer un plan de mobilité dans les entreprises, administrations et établissements publics
- Réduire la vitesse maximale autorisée sur des tronçons ciblés du réseau routier national d'Île-de-France
- Soutenir l'élaboration et la mise en œuvre des plans locaux de déplacements
- Accompagner la mise en place de ZCR
- Développer le covoiturage
- Accompagner le développement et l'usage des véhicules à faibles émissions
- Favoriser une logistique plus respectueuse de l'environnement
- Favoriser l'usage des modes actifs

Actions transversales (4 défis, 8 actions)

- *Collectivités* : Fédérer, mobiliser les collectivités et coordonner leurs actions en faveur de la qualité de l'air
- *Conseil régional* : Mettre en œuvre le Plan régional pour la qualité de l'air (2016-2021) « Changeons d'air en Île-de-France » du Conseil régional d'Île-de-France
- *Citoyens* : Engager le citoyen francilien dans la reconquête de la qualité de l'air
- *Mesures d'urgence* : Réduire les émissions en cas d'épisode de pollution

6.3 Élaboration de la feuille de route

Dans un arrêt rendu le 12 juillet 2017, le Conseil d'Etat a demandé au gouvernement la réalisation d'ici au 31 mars 2018 d'un plan d'actions visant à réduire rapidement la pollution de l'air et de ramener les concentrations en dioxyde d'azote et en particules fines sous les valeurs limites de qualité de l'air.

Conscientes de l'enjeu sanitaire que représente la pollution atmosphérique en Ile-de-France dont l'impact sanitaire est estimé à plus de 5000 morts prématurées, à plus de 3 millions de journées de travail perdues et à près de 8 milliards d'euros, soit 1 % du PIB francilien, les collectivités franciliennes de la zone sensible pour la qualité de l'air ont répondu à la demande du Premier ministre et du Ministre de la transition écologique et solidaire d'élaborer conjointement une feuille de route francilienne pour la qualité de l'air.

Réunies pour la première fois autour de la Présidente du Conseil régional, Valérie Pécresse et du Préfet de région, les départements, les EPCI, les EPT, la Métropole du Grand Paris et la Ville de Paris se sont engagées à agir de concert dans une démarche coordonnée en faveur de la qualité de l'air en visant principalement les sources importantes d'émissions de polluants que sont le trafic routier et le chauffage au bois. La feuille de route francilienne comprenant 1 engagement partagé et 11 défis rassemblant les actions déjà engagées par les collectivités a ainsi été transmise au Ministre Nicolas Hulot le 29 mars 2018. La feuille de route est consultable sur le site : <https://www.maqualitedelair-idf.fr>.

Les collectivités dont les actions sont mentionnées dans la feuille de route s'engagent, dans la limite de leur territoire et de leur domaine de compétences, à :

- agir de concert avec les autres acteurs franciliens en participant activement à l'instance de coordination mise en place par l'État et le Conseil régional ;
- mettre en œuvre une communication coordonnée de sensibilisation des Franciliens aux enjeux sanitaires de

- la qualité de l'air, aux actions entreprises et aux aides mises à leur disposition ;
- étudier ensemble la mise en place d'un guichet unique permettant aux Franciliens de connaître les aides offertes par chacun pour changer de comportement ;
- contribuer à la mise en œuvre dans les meilleurs délais des actions de la Feuille de route Qualité de l'air francilienne qu'elles portent ou toutes autres cohérentes avec celle-ci ;
- impliquer leurs collaborateurs dans une démarche pour une meilleure qualité de l'air en Île-de-France et favoriser l'innovation pour la qualité de l'air sur leur territoire ;
- contribuer sur leur territoire et dans leur domaine de compétences, à l'atteinte des objectifs du plan de protection de l'atmosphère (PPA), de la feuille de route du plan de déplacements urbain (PDUIF) et du plan régional « changeons d'air » ;
- partager un retour d'expériences et contribuer aux évolutions de la Feuille de route Qualité de l'air francilienne.

Les 11 défis de la feuille de route sont les suivants :

- Défi 1 : Optimisons les circulations
- Défi 2 : Concrétisons la transition écologique des véhicules
- Défi 3 : Covoiturons !
- Défi 4 : Renforçons l'attractivité des transports en commun
- Défi 5 : Optimisons la logistique en faveur de la qualité de l'air
- Défi 6 : Protégeons les riverains en limitant l'exposition aux polluants
- Défi 7 : Avec le vélo, changeons de braquet
- Défi 8 : Marchons, respirons !
- Défi 9 : Pour un air sain, chauffons malin
- Défi 10 : Privilégions les chantiers propres
- Défi 11 : Rationalisons nos déplacements professionnels

Deux de ces défis auront un impact particulièrement significatif sur les réductions d'émissions.

Tout d'abord le défi 1 qui prévoit d'étudier la mise en place d'une extension de la Zone à circulation restreinte parisienne à l'ensemble du territoire situé à l'intérieur de l'A86. L'Etat soutient en effet fortement la mise en place d'une telle zone à faible émission (ZFE) étendue à l'A86, qui constitue l'une des mesures les plus efficaces pour améliorer la qualité de l'air. Ce soutien est inscrit dans le PPA et s'est concrétisé par la signature d'une convention « Villes respirables en 5 ans » avec la Métropole du Grand Paris. L'aide de l'Etat s'élève à un montant d'1 million d'euros pour réaliser, entre autres, les études de préfiguration pour l'extension de la ZFE, visant à une mise en œuvre de la ZFE en 2019.

Ensuite le défi 9 qui doit permettre de développer au maximum la mise en œuvre de fonds Air-Bois, avec pour objectif de remplacer d'anciens équipements de chauffage individuel par des équipements modernes moins émetteurs de polluants atmosphériques. Un tel fonds est actuellement mise en œuvre dans l'Essonne, et il est envisagé de mettre deux fonds supplémentaire, l'un à l'échelle de la Métropole du Grand Paris et l'autre de la Région.

6.4 Avancement des défis PPA

Défis	Actions		
	1	2	3
Secteur Aérien			
Diminuer les émissions des APU et des véhicules et engins de pistes au sol	Limitier l'utilisation des APU	Favoriser l'utilisation de véhicules et d'engins de piste moins polluants	
Diminuer les émissions des aéronefs au roulage	Mettre en place la Gestion Locale des Départs à Paris-Orly	Favoriser le roulage N-1 (ou N-2) moteur(s)	
Améliorer la connaissance des émissions des avions	Diffusion de l'information des émissions des avions		
Secteur agricole			
Favoriser les bonnes pratiques associées à l'utilisation d'urée solide pour limiter les émissions de NH3	Favoriser les bonnes pratiques pour l'évitement des émissions de NH3 liées à l'usage d'urée solide		

Défis	Actions		
	1	2	3
Former les agriculteurs au cycle de l'azote et à ses répercussions en termes de pollution atmosphérique	Mettre en place des formations sur le cycle de l'azote et les bonnes pratiques qui en découlent		
Évaluer l'impact du fractionnement du second apport sur céréales d'hiver sur les émissions de NH3	Mettre en place un programme de recherche		
Secteur industriel			
Améliorer la surveillance des installations de combustion de taille moyenne (2 à 50 MW)	Réaliser un inventaire des installations soumises à déclaration et assurer une large information et sensibilisation des exploitants sur la réglementation	Mettre en place un plan d'actions visant à renforcer le contrôle des installations de combustion de 2 à 50 MW	
Réduire les émissions de particules des installations de combustion à la biomasse et des installations de co-incinération de CSR	Sévériser les normes d'émission de particules	S'assurer de l'application des VLE en poussières renforcées pour les nouvelles installations de combustion de biomasse ou de co-incinération de CSR	
Réduire les émissions de NOx issues des installations d'incinération d'ordures ménagères ou de co-incinération de CSR	Sévériser les normes d'émission d'oxydes d'azote des installations d'incinération d'ordures ménagères et de co-incinération de CSR	modifier par arrêté préfectoral complémentaire la réglementation de l'installation pour imposer les nouvelles VLE du PPA révisé et fixer le délai de mise en conformité	S'assurer de l'application des VLE en NOX renforcées pour les nouvelles installations de co-incinération de CSR ou les reconstructions d'UIOM
Réduire les émissions de NOx des installations de combustion à la biomasse entre 2 et 100 MW et des installations de co-incinération de CSR	Sévériser les normes d'émission d'oxydes d'azote des installations de combustion de biomasse, associée ou non à la co-incinération de CSR	S'assurer de l'application des VLE en NOx renforcées pour les nouvelles installations de combustion de biomasse, qu'elle soit associée ou non à la co-incinération de CSR	
Secteur Résidentiel-Tertiaire			
Favoriser le renouvellement des équipements anciens de chauffage individuel au bois	Informer et faire connaître les aides financières pour le renouvellement des équipements anciens de chauffage individuel au bois	Inciter les collectivités à mettre en place un fonds de renouvellement des équipements individuels de chauffage au bois via des dispositifs d'aides existants	
Élaborer une charte bois énergie impliquant l'ensemble de la chaîne de valeur (des professionnels au grand public) et favoriser les bonnes pratiques	Préparer et communiquer autour d'une charte bois-énergie globale	Réaliser et diffuser une plaquette d'information à l'attention du grand public sur les impacts des appareils de chauffage au bois et sur les bonnes pratiques à adopter	
Élaborer une charte globale chantiers propres impliquant l'ensemble de la chaîne de valeur (des maîtres d'ouvrage aux maîtres d'œuvre) et favoriser les bonnes pratiques	Elaborer une charte globale chantiers propres prenant en compte tous les acteurs intervenant dans un chantier		
Secteur des transports			
Elaborer des plans de mobilité par les entreprises et les personnes morales de droit public	Étendre l'obligation de réalisation d'un plan de mobilité aux personnes morales de droit public et définir le contenu des plans de mobilité	Accompagner la mise en œuvre des plans de mobilité	Faciliter le dépôt et le suivi des plans de mobilité
Apprécier les impacts d'une harmonisation à la baisse des vitesses maximales autorisées sur les voies structurantes d'agglomérations d'Île-de-France	Évaluer les impacts de la réduction des vitesses maximales autorisées sur 5 tronçons autoroutiers et		

Défis	Actions		
	1	2	3
	routiers nationaux		
Soutenir l'élaboration et la mise en oeuvre de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme	Relancer collectivement les PLD	Favoriser une meilleure prise en compte des enjeux de mobilité durable dans l'urbanisme	
Accompagner la mise en place de zones à circulation restreinte (ZCR)	Finaliser et mettre en œuvre les actions de la convention Villes Respirables en 5 ans		
Favoriser le covoiturage en Île-de-France	Favoriser le développement du covoiturage en Île-de-France	Étudier la possibilité de mise en place de voies dédiées aux covoiturage sur le réseau routier national et autres voies	
Accompagner le développement des véhicules à faibles émissions	Installer des bornes électriques dans les parcs relais afin de développer l'usage des véhicules électriques	Inciter les communes à mettre en place des politiques de stationnement valorisant les véhicules les moins polluants	Créer une plate-forme régionale de groupement de commandes à faibles émissions pour les PME/PMI
Favoriser une logistique plus respectueuse de l'environnement	Préserver les sites à vocation logistique	Fournir un modèle type de charte de logistique urbaine à l'ensemble des collectivités	Mettre à jour la stratégie régionale d'orientation
Favoriser l'usage des modes actifs	Publier un recueil des bonnes pratiques pour la mise en place d'aides à l'achat de vélos, vélos à assistance électrique et triporteurs		
Actions transversales			
<i>Collectivités</i> : Fédérer, mobiliser les collectivités et coordonner leurs actions en faveur de la qualité de l'air	Définition et mise en place d'une instance de coordination, de suivi et d'évaluation des actions « qualité de l'air » relevant des collectivités	Définition et mise en place d'une instance régionale de partage technique entre collectivités	Expérimentation et essaiage des systèmes d'agriculture territorialisés
<i>Conseil régional</i> : Mettre en œuvre le Plan régional pour la qualité de l'air (2016-2021) « Changeons d'air en Île-de-France » du Conseil régional d'IdF	Mettre en œuvre le Fonds Air-Bois		
<i>Citoyens</i> : Engager le citoyen francilien dans la reconquête de la qualité de l'air	Définir et diffuser les 10 éco-gestes que chaque citoyen peut mettre en œuvre pour réduire les émissions polluantes		
<i>Mesures d'urgence</i> : Réduire les émissions en cas d'épisode de pollution	Mettre en place un dispositif de partage des différents retours d'expérience des épisodes de pollution	Réduire la liste des dérogations à la mesure de circulation différenciée	Mettre à jour les listes de diffusion des messages adressés pendant les pics de pollution, et sensibiliser ceux qui les reçoivent pour qu'ils les transmettent le plus largement possible

6.5. Suivi du PPA / Journée régionale de la qualité de l'air

Chaque défi du PPA a été décliné en actions construites en y intégrant des éléments structurants permettant de garantir une mise en oeuvre concrète et suivie.

La mise en oeuvre des 25 défis du PPA est suivie et pilotée par le Comité de pilotage (COPIL) mis en place pour l'élaboration du PPA et maintenu pour son suivi. Le COPIL s'appuie sur les pilotes des défis, tels que mentionnés sur chaque fiche défi, chargés de la bonne mise en oeuvre du défi et de s'assurer de la remontée des indicateurs de suivi définis pour chaque action.

Ce suivi de chacune des 46 actions du PPA se déroulera en 3 temps :

- avant le 1er juin : récolte de l'ensemble des indicateurs sur un outil informatique dédié hébergé sur le site internet www.maqualitedelair-idf.fr ;
- juin : analyse, exploitation et mise en forme des indicateurs par chaque groupe de travail qui se réunira ainsi au moins une fois par an ;
- la veille de la Journée nationale de la qualité de l'air : partage d'expériences et diffusion des indicateurs au sein du COPIL, instance de partage co-présidée par le Préfet de région et le Préfet de police.

Conformément au PPA, ce COPIL aura lieu lors de la journée régionale de la qualité de l'air qui aura lieu en Préfecture le 18 septembre 2018. Il s'agit notamment de faire état de l'avancement des défis du PPA et de présenter les actions à venir.

Il est à noter également que si la feuille de route a bien été transmise au Ministre, elle n'a pas encore fait l'objet d'une signature officielle de la part des collectivités engagées. Sa signature lors de la journée régionale de la qualité de l'air, pourrait être l'occasion d'un événement médiatique valorisant l'engagement de tous.

Cette semaine aura également lieu la semaine européenne de la mobilité, la semaine nationale de la qualité de l'air et la journée nationale pour la qualité de l'air (mercredi 19 septembre).

La chef du service Énergie, Climat, Véhicules



Clara HERER