

Naturellement Nanterre

Maison des Associations - 11 rue des Anciennes Mairies - 92000 NANTERRE

Tel : 01.47.25.04.73.ou 01.47.21.07.90

e-mail : nature.nanterre@free.fr

Site : <http://nature.nanterre.free.fr>



Nanterre, le 12 octobre 2005

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique relative au Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région d'Île de France,

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) a été introduit par la loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996 qui reconnaît à chacun " le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ".

L'Île de France qui compte 11 millions d'habitants, soit 19% de la population française, connaît un non-respect chronique des objectifs de qualité de l'air portant en particulier sur le dioxyde d'azote et l'ozone comme le prouvent les mesures enregistrées par AIRPARIF.

En ce qui concerne particulièrement Nanterre, il nous paraît indispensable, vu le noeud routier qui coupe la ville de part en part, que soit implanté un point fixe de mesure AIRPARIF au pont de Rouen, point le plus noir, carrefour de l'autoroute A 86, de la route nationale 314, de la voie ferrée Paris St Lazare/Le Havre, à proximité de l'échangeur A14/A86...

Nanterre, Préfecture des Hauts de Seine, peut-être l'ancienne Lutèce, est, en réalité, une ville de servitude, ayant deux dépôts pétroliers classés Seveso 2, son sous-sol traversé par des oléoducs souterrains, des conduites de gaz à haute pression, une ligne électrique à haute tension, son territoire survolé par une ligne à haute tension, et des avions de plus en plus nombreux.

L'objectif de qualité fixé au niveau européen est de 40µg/m³ d'air pour le dioxyde d'azote (NO₂). Pour l'atteindre, il faudra réduire de 40% les émissions d'ici à 2010.

Il faut traquer la pollution à sa source, et non établir une moyenne. Ainsi, toute nouvelle installation polluante doit être examinée de près. Comment admettre que Nanterre augmente sa pollution au lieu de la diminuer en se voyant imposer par le Préfet des Hauts de Seine l'implantation d'une centrale de chauffe avec cogénération au profit du centre d'affaires de la Défense et de son exploitant, ENERTHERM, malgré l'avis défavorable du commissaire enquêteur.

Pour le trafic aérien, le PPA prévoit une stabilité des émissions de NOx (6900 tonnes de NOx en 2000, 6900 tonnes en 2010). Cette hypothèse nous paraît

irréaliste pour plusieurs raisons :

1. les émissions de NOx évoluent parallèlement au trafic aérien, or celui-ci connaît une progression de 5% par an, ainsi elles augmentent donc mathématiquement de 350 tonnes par an et dépasseront les 8000 tonnes en 2010
2. la durée de vie moyenne d'un avion étant de 20 ans il faudra attendre de nombreuses années avant que toutes les compagnies utilisant les aéroports franciliens puissent disposer de moteurs de dernière génération moins consommateurs de carburant. Par ailleurs, si les performances des nouveaux moteurs sont améliorées pour les rejets de CO₂, ce n'est pas le cas pour les NOx
3. le mode de calcul utilisé pour les émissions des avions comptabilise les rejets jusqu'à 900 mètres d'altitude (cycle LTO), il serait plus réaliste à l'échelle de la région, de retenir les émissions jusqu'à 2500-3000 mètres d'altitude.

Les conséquences sanitaires de la pollution atmosphérique ont été démontrées par différentes enquêtes. Ainsi l'étude ERPURS menée en Ile de France de 1987 à 2000 a mis en évidence une augmentation de la mortalité pour causes respiratoires et cardio-vasculaires, et des hospitalisations pour asthme chez l'enfant. Les liens entre indicateurs de pollution et santé présentaient une relation plus marquée avec les particules (particules fines et fumées noires) et le NO₂.

La seule mesure crédible pour maîtriser les émissions de NOx au niveau régional serait une limitation des mouvements aériens, or nous observons que dans ce domaine aucune contrainte réglementaire n'est imposée aux compagnies aériennes et aux gestionnaires de plates-formes.

Par contre, un fort accent est mis à l'encontre des mobylettes qui, à notre connaissance, ne représentent que 1 % des émissions de NOx. (Il va de soi, bien entendu, qu'un effort doit être mené par les constructeurs pour réduire leurs pollutions.)

Ainsi, nous sommes convaincus que le PPA tel qu'il nous est proposé actuellement ne rendra pas acceptable la qualité de l'air en Ile de France. Pour protéger la santé des populations, nous demandons l'instauration d'un plafonnement des mouvements d'avions sur toutes les plates-formes aéroportuaires d'Ile de France.

Le PPA qui nous est soumis aujourd'hui prévoit que les rejets de NOx liés au trafic routier seront divisés par 2 en dix ans, passant de 83 500 tonnes en 2000 à 40 500 en 2010. Cette prévision repose sur le renouvellement rapide du parc automobile (la durée de vie moyenne d'un véhicule est de 6 ans) et la généralisation des pots catalytiques.

Nous regrettons qu'un effort massif ne soit pas prévu pour un développement important du réseau des transports en commun, en particulier en rocade, à tarif attractif, (en s'inspirant de la carte Imagin'R), de façon à dissuader l'usage des deux roues motorisées et des voitures. Dans ce même but, le co-voiturage, (Ex. www.maisondestransports.org), devrait être subventionné.

En conclusion, malgré quelques avancées, nous regrettons le manque d'ambition et de moyens de ce plan.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces observations, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour le Bureau
Michel CHAMPESME
Président