



AVIS de l'ADVMC (Association de Défense de la Vallée de la Mérintaise et de Châteaufort), concernant le projet de plan de protection de l'atmosphère Île-de-France 2022-2030 (PPA)

1- Généralités :

Les progrès unanimement reconnus et salués de l'amélioration très sensible de la qualité de l'air en Île-de-France pendant cette dernière décennie (2013-2023), notamment en ce qui concerne les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines (PM 10) avec une baisse de près de 30 %, ne doivent néanmoins pas occulter le chemin qui reste à parcourir pour atteindre les valeurs cibles.

Signalons à ce titre que :

-- la France, dépassant les valeurs limites européennes, a été mise en demeure par la

Commission Européenne au mois de février 2024 pour non respect de la directive de 2008.

-- que les valeurs réglementaires en vigueur sont, à l'instar de celles applicables pour les nuisances sonores, très significativement au-delà des valeurs recommandées par l'OMS, confirmées en cela par l'Observatoire de la qualité de l'air d'Île de France qui note « La totalité des Franciliens est exposée à un dépassement du seuil de référence recommandé par l'Organisation Mondiale de la Santé / OMS ». Pour atteindre l'objectif sanitaire recommandé par l'OMS, les mesures engagées devraient être nettement plus fortes.

Il est déroutant par ailleurs de constater que ce 4^e projet de révision du PPA (après ceux de 2006, 2013 et 2018) fut réalisé par les services de la DRIEA (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports), sans y associer, dans le processus d'élaboration, ni les « collectivités locales », ni « Île de France Mobilités ».

Comme le relevait déjà en 2020 la Cour des Comptes, ce mille-feuille administratif pêche singulièrement par une absence de concertation coordonnée des diverses instances concernées.

2- Projet PPA et Châteaufort :

L'intérêt du PPA réside dans sa capacité à améliorer la qualité de l'air dans un périmètre donné en mettant en place des mesures locales adaptées à ce périmètre.

La commune de Châteaufort est située sur le plateau de Saclay, entre la Ville Nouvelle de St.Quentin en Yvelines / Satory à l'ouest et le nouveau cluster universitaire de Paris-Saclay, en forte expansion urbanistique (ZAC Polytechnique, ZAC du Moulon et ZAC de Corbeville) à l'est.

Zone jonction du plateau de Saclay, entre un pôle techno-économique à l'ouest et un pôle scientifique à l'est, Châteaufort voit son environnement agricole et naturel (ZPNAF) se

métamorphoser avec l'avènement de la ligne 18 du GPE (Grand Paris Express) et le doublement de la RD 36.

D'autre part Châteaufort est limitrophe de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

a- concernant la mesure 1 / action 1 du projet du PPA :

Dès le lancement en 2016 de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne 18 du GPE, une modélisation stratégique du trafic routier a été mis au point sur la base du modèle MODUS de la DRIEA. En conclusion de cette étude prospective on peut lire que « l'aménagement des trois ZAC projetées sera de nature à augmenter considérablement les besoins de déplacements routiers et ainsi aggraver les conditions de circulations locales » et ceci malgré une « structuration forte de la desserte en transports en commun ».

La ligne 18 du GPE, malgré son aspect positif de transport en commun mû par une énergie non fossile, apporte aussi son lot de pollution nouvelle due au freinage des rames et la mise en suspension des particules au passage des trains.

Loin de diminuer le trafic de la RD 36, la ligne 18, ne desservant aucune gare entre le Christ de Saclay / St.Aubin et la gare de Guyancourt, aura pour effet collatéral et en absence de report modal, d'en augmenter le volume.

Les prévisions étaient en 2016 de l'ordre de 20 à 25 %.

Face à cette prévision, le projet de la prolongation du TCSP entre le Christ de Saclay / St.Aubin et la Ville Nouvelle de St.Quentin en Yvelines fut abandonné au profit du doublement de la RD 36.

Ce doublement transformera la route départementale en une route à 4 voies et constituera un véritable appel d'air entre le réseau autoroutier ouest (A13 et A10) et sud (A6).

Ce nouveau point noir crée « de novo », de part cette augmentation du trafic, entraînera mécaniquement, et dans des proportions similaires, une augmentation de la pollution de l'air et contribuera via les GES à la détérioration du climat.

b- concernant la mesure 6 / action 1 du projet du PPA :

Consacré à l'étude du contournement des poids lourd permanent, le doublement de la RD 36 s'imposera de fait comme solution et accentuera l'effet déjà délétère de l'augmentation du trafic routier.

On s'étonne que le report sur le Fret ferroviaire ne soit pas davantage mis en avant, comme dans le PPA de 2013. Il est vrai que le récent SDRIF-E ne le prend pas plus en considération.

c- concernant la mesure 5 du projet du PPA :

Comme indiqué plus haut, Châteaufort est une commune limitrophe de la plateforme aéroportuaire de Toussus-le-Noble.

Avec un trafic aérien annuel de 120 000 mouvements l'aérodrome de Toussus-le-Noble se situe à la 4^e place sur le plan national.

Il est surprenant que le projet du PPA en ses actions 1 et 2 ne comptabilise, comme contribuant à la pollution de l'air, que les émissions de polluants de l'activité aérienne effectuées à terre.

Dans son avis du mois d'octobre 2023 l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes) regrette l'absence de prise en considération des émissions concernant le cycle

LTO (landing and take off / phases de roulage, d'approche de décollage et de montée) et le manque d'exigence de performance environnementale des avions autorisés à opérer sur les aéroports franciliens.

La répartition des 120 000 mvts./an du trafic aérien de Toussus-le-Noble selon la typologie de l'aéronef se décompose comme suit :

- 10 % de vols IFR : il s'agit de l'aviation d'affaire / jets privés qui fonctionnent avec du kérosène et dont la combustion génère 72% de dioxyde de carbone (CO₂), 27,6 % de vapeur d'eau (H₂O), 0,02 % d'oxydes de soufre (Sox) et 0,4 % de produits résiduels parmi les quel les oxydes d'azote (NOx). Les jets sont très consommateurs de kérosène et donc très polluant : en moyenne il faut 1,45kg de carburant par km volé. Sachant que 1kg brûlé émet 3,16kg de CO₂ (selon l'OACI), cela fait donc 4,6kg de CO₂ par km de vol, soit 26 fois plus qu'une voiture et 50 fois plus que le train (selon l'ADEME)
- 90 % de vols VFR : il s'agit de vols à vue et concerne essentiellement l'aviation légère (moins de 2 tonnes) et pour une plus faible part les hélicoptères. Le carburant utilisé par l'aviation légère est l'essence AVGAS 100LL au plomb (0,556g/l) et au benzène. Alors que l'essence au plomb est interdite pour les voitures depuis le 1^{er} janvier 2000, les avions d'écologie et de tourisme, qui effectuent en moyenne 45 000 vols de tour de piste autour de la commune par an, sont toujours autorisés à y recourir. La combustion de 1 litre d'AVGAS 100LL émet 2,23kg de CO₂.

Sachant que la consommation moyenne d'un avion léger est de 35 litres à l'heure et que le nombre d'heures global comptabilisable sur l'aérodrome par année est d'environ 23 000 heures (d'après la consommation annuelle d'essence pris sur la plateforme, environ 800 000 litres), l'empreinte carbone imputable à l'activité aéronautique de Toussus-le-Noble est de :

2,23 x 800 000 soit 1784 tonnes de CO₂ / an

Ces centaines de milliers de litres d'essence au plomb et au benzène, dont la combustion est souvent incomplète, constitués de cycles benzéniques cancérigènes et de dérivés de plomb toxiques, sont dissipés au-dessus des têtes des riverains, sans être comptabilisés ni pris en compte. Ceci est d'autant plus préjudiciable que sur les 120 000 mouvements annuels, 35 % environ sont des tours de piste (soit env. 45 000 mvts.).

Nous partageons l'avis de l'ACNUSA qui considère que la mesure 5, « réduire les pollutions liées aux plateformes aéroportuaires » doit être complété par une action 5 de « renouvellement de la flotte des aéronefs de moins de 2 tonnes utilisés en formation par les écoles de pilotages et par les aéroclubs (loisirs, sport,...) » sur les aéroports secondaires d'Ile de France, en faveur d'une aviation moins polluante, voire électrifiée.

d- concernant l'absence de mesure et d'actions du projet du PPA dans le secteur agricole :

La région Ile de France, avec ses 19 % de la population métropolitaine sur 2,2 % de sa superficie, possède des terres agricoles des plus fertiles. Une estimation de la chambre d'agriculture de la région Ile de France indique que les 14 % d'exploitations franciliennes certifiées en agriculture biologique (AB), ne représentent toutefois qu'environ 6,5 % des surfaces agricoles utilisées (SAU) de la région.

Ce faible pourcentage, en terme de surfaces agricoles ayant recours à une méthode « bio » d'exploitation, explique la forte contribution de ce secteur à la pollution

atmosphérique en dérivés azotés (71 % de l'ammoniac NH₃) et en particules fines (19 % des PM₁₀).

Nous nous étonnons que cet important secteur polluant n'ait pas fait l'objet d'une mesure !

En effet, les émissions d'ammoniac se transformant dans l'atmosphère en particules fines secondaires particulièrement toxiques (nitrate d'ammonium et sulfate d'ammonium), que l'on retrouve dans l'air et dans l'eau, représentent une part non négligeable de la pollution environnementale.

Ces faits commandent la mise en place d'une action incitative forte pour remplacer les intrants chimiques (engrais et fertilisants azotés) par des amendements organiques.

Cette incitation répondrait positivement (en terme d'empreinte carbone) à la demande croissante de la population francilienne de manger « bio » et de produire local, comme peut en témoigner le « projet alimentaire territorial » qui se déploie sur trois intercommunalités (Versailles Grand Parc, Saint-Quentin-en-Yvelines et la Communauté Paris-Saclay).

3- Conclusion :

Concernant Chateaufort et son environnement, et compte tenu du développement en cours du plateau de Saclay, l'ADVMC :

- considérant que les propositions de prolonger le TCSP du Christ de Saclay / St.Aubin à St.Quentin-en-Yvelines et le non-doublement de la RD36 n'ont pas été retenues ;
- considérant que l'action 1 de la mesure 1 , pour le développement de transports en commun, ne préconise, concomitamment aucune mesure forte pour la réduction de la pollution routière.
- considérant que la pollution de l'air générée par l'activité aérienne de Toussus-le-Noble n'est pas pris en considération et qu'aucune action allant dans le sens d'un renouvellement des aéronefs et d'une maîtrise du nombre de mouvements,
- considérant que les propositions d'action figurant dans le projet de ce 4^e PPA sont insuffisamment contraignantes, et pas à même d'assurer le maintien d'une qualité de l'air pour Chateaufort,
- considérant qu'aucune mention n'est faite au secteur agricole émet un **avis négatif** sur ce 4^e projet du PPA.