

Communication du maire sur la lutte contre la pollution

La lutte contre la pollution est aujourd'hui une grande cause nationale. Dans une ville comme Paris, où ont lieu 28 millions de déplacements par jour, et où cohabitent quotidiennement 2 millions de résidents et plusieurs millions de visiteurs, cet objectif prend la dimension d'une question sanitaire et sociale majeure.

Comme les grandes agglomérations européennes et mondiales, notre ville doit lutter chaque jour contre une pollution protéiforme dont l'impact négatif sur la santé publique est parfaitement démontré. Insuffisances respiratoires, maladies cardiovasculaires, asthme, cancers : les risques sont légions.

Depuis 2001, Paris se consacre avec détermination et pragmatisme à la préservation, la défense et la reconquête de son environnement. Mené aux côtés de l'ensemble des acteurs concernés, de l'Etat au citoyen en passant par les collectivités territoriales métropolitaines et les entreprises, ce combat intègre les exigences de justice sociale pour que les populations les plus modestes n'aient pas à assumer seules la lutte contre une pollution dont souvent elles sont les premières à souffrir.

A Paris, où les industries polluantes ont quasiment disparu, la voiture est aujourd'hui la principale source de pollution. Il est donc indispensable de réduire son influence sur l'espace urbain. Cela implique en premier lieu de rééquilibrer l'espace public au bénéfice des modes de déplacements alternatifs. Dans le même temps, la circulation métropolitaine doit progressivement s'établir au seul bénéfice des véhicules les moins polluants, en suivant des vitesses mieux régulées. Ainsi la voiture cessera-t-elle de prendre toute la place, tout en conservant, aux côtés d'autres usages, toute sa place. Cette évolution salubre pour la santé de nos concitoyens s'inscrit au sein d'une approche globale de l'environnement soucieuse d'offrir à tous la meilleure qualité de vie possible.

I. Rééquilibrer les différents usages au sein de l'espace public.

1) Une pollution atmosphérique en baisse grâce à l'action municipale

Depuis 2001, la qualité de l'air s'est améliorée à Paris. En 11 ans, les quantités d'oxydes d'azote ont baissé de 28 %, celles de dioxydes d'azote de 18 %. Globalement les émissions de gaz à effet de serre ont diminué de 9%. Et plusieurs polluants ont quasiment disparus : en 11 ans, le dioxyde de soufre a baissé de 94 %, le benzène de 90 %, et le plomb de 98 %. Cette baisse de la pollution est certes due aux progrès des carburants et des moteurs, mais aussi, comme la montre l'étude d'Airparif réalisée sur l'évolution de la pollution de 2002 à 2007, à l'action municipale : la réduction du trafic automobile à Paris depuis 2001, le développement des transports en commun, des circulations douces, et des véhicules propres, ont puissamment fait reculer la pollution. L'actualisation de l'étude d'Airparif 2002-2007 soumise au Conseil de Paris, permettra de disposer d'éléments d'analyse complémentaires sur la période 2002-2012. On sait d'ores et déjà que selon l'indice réglementaire ATMO mesuré par Airparif, 276 jours sur 365 ont été « bons » ou « très bons » en 2011. Ces résultats sont encourageants. Enfin, une étude, proposée à ce conseil, portera sur l'analyse de la pollution aux particules fines.

2) Poursuivre la politique de diminution de la circulation automobile engagée en 2001

L'Enquête globale Transports de 2010 a démontré que l'automobile ne représente plus que 7 % du nombre total de déplacements à l'intérieur de Paris. C'est le mode de transport qui a connu la plus forte baisse depuis 2001, soit un recul de 40 % auprès des usagers parisiens (pour les véhicules individuels). De manière générale, la circulation automobile (tous types confondus) a diminué de 25 % en 10 ans à Paris. Ce bon résultat s'explique notamment par la réduction de l'espace public consacré à la voiture : depuis 2001, 75 ha de chaussée ont été réaménagées au profit des piétons et de modes de transport doux ou propres, grâce à des élargissements de trottoirs (rue de Rennes, avenue Jean Jaurès, sur les Boulevards des Maréchaux...) ou des réaménagements de places (Place de Clichy, place de la République...). Cette politique sera poursuivie avec la réappropriation des voies sur berges rive gauche et la requalification de la Place de la Nation, prochainement mise à l'étude.

En 2011, la Ville de Paris a voté un Plan de déplacements de l'administration parisienne destiné à réduire la part des déplacements domicile-travail en automobile, ainsi que les déplacements professionnels. Cela se traduit par la diminution du parc automobile, une meilleure gestion des véhicules et l'achat de voitures de petite taille ou hybrides. La flotte en autopartage se compose à ce jour de 40 voitures, ce qui a permis de supprimer 107 véhicules municipaux. Le parc total de véhicules légers de la Ville a chuté de 35 % depuis 2001, passant de 965 voitures en 2001 à 631 en 2012.

3) Développer les transports en commun et les circulations douces

Avec une contribution qui représente presque la moitié de la participation des collectivités publiques au budget du STIF, la Ville de Paris est de fait très impliquée dans le développement de l'offre des transports en commun, alternative à l'automobile.

Ce n'est que grâce à un service de qualité, c'est-à-dire confortable, ponctuel et sûr que l'utilisateur renoncera à utiliser sa voiture. Récemment, plusieurs réalisations importantes ont permis d'améliorer les transports en commun en Ile-de-France : la mise en service progressive du nouveau train à deux niveaux sur le RER A, l'automatisation de la ligne 1, les prolongements de la ligne 8 à la station Pointe du lac, de la ligne 12 jusqu'à Aubervilliers (mise en service en décembre 2012) et de la ligne 4 jusqu'à Montrouge (mise en service début 2013). On peut aussi mentionner la mise en service de la traverse Bichat-Batignolles, dans les 17^e et 18^e, équipée de bus électriques, ainsi que le dézonage du Pass Navigo le week-end.

La fin de l'année 2012 est marquée par la mise en service du tramway T3 de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle, le plus grand chantier parisien depuis la création du périphérique. Les études sont d'ores et déjà lancées pour un nouveau prolongement, jusqu'à la porte d'Asnières en 2017, qu'accompagnera l'extension de la ligne 14 jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen. Celle-ci permettra de desservir les nouveaux quartiers issus de la ZAC Clichy Batignolles et de soulager la ligne 13. Les études pour le prolongement du RER E de la gare Saint-Lazare vers la Défense sont également en cours, pour soulager le RER A. Selon RFF, la livraison est prévue pour 2020.

Dans le même temps, les circulations douces poursuivent leur développement à la faveur d'une politique très volontariste : en 10 ans, le nombre de déplacements à vélo, le mode de transport le moins polluant avec la marche, a plus que doublé à Paris, dépassant de 50 % celui des deux-roues motorisés. Un tiers de ces déplacements est désormais assuré par Vélib' qui,

avec 16 000 stations et 40 000 bornes à Paris et dans 30 communes de proche couronne, s'est imposé comme un mode de déplacement majeur, y compris pour les trajets domicile-travail. Avec plus de 100 000 voyages par jour à Paris, Vélib' transporte un nombre de voyageurs comparable au tramway des Maréchaux sud. Depuis 2008, les aménagements cyclables ont progressé de plus de 51 %, pour atteindre 664 km, notamment grâce aux doubles sens cyclables dans les zones 30 : ce dispositif facilite la circulation des cyclistes en dehors des grands axes et renforce leur sécurité.

4) Engager une politique de stationnement dynamique

Parce qu'une meilleure maîtrise de l'offre de stationnement est une clé de la lutte contre la pollution liée aux transports, la municipalité poursuit une action très volontaire. Depuis 2001, le nombre de places de stationnement pour voiture a été réduit d'un tiers, passant de 235 000 en 2001 à 149 385 en 2011. L'espace dégagé a permis de créer 20 000 places de stationnement vélos auxquelles s'ajoutent 25 000 places de stationnement pour les deux roues motorisées et 15 700 places mixtes vélos-deux-roues. Des places réservées pour les stations Vélib' et Autolib' ont pu voir le jour, tandis que celles réservées pour les personnes à mobilité réduite ont été multipliées par 3. Le développement du stationnement résidentiel avec un tarif attractif, se révèle aussi très efficace. Parallèlement, la ville ne prévoit plus la construction de parkings souterrains que lorsqu'une vraie carence est avérée : un seul nouveau parking est programmé rue Frémicourt (15^e), livré en 2014.

Désormais le stationnement doit devenir un service à part entière, plus performant, c'est-à-dire consommant moins d'espace, de temps et d'énergie. Les nouveaux outils sont très utiles, notamment pour instaurer une gestion différenciée. L'ouverture des places de livraisons au stationnement la nuit, d'abord expérimentée avec succès dans les 3^e et 17^e arrondissements, a été généralisée. Le stationnement et l'arrêt de certains usagers considérés comme prioritaires doivent aussi être favorisés : véhicules propres, travailleurs en horaires décalés, professionnels mobiles, résidents. Ces actions doivent s'accompagner de la mise en place d'une réglementation locale et d'un contrôle adapté à la qualité du service rendu. La gratuité du stationnement pour les véhicules électriques sera maintenue, et la mise en place d'une tarification sociale sera étudiée pour certains usagers obligés d'utiliser leurs véhicules, comme les actifs travaillant en horaire décalé.

Progressivement libéré des contraintes fortes que lui ont imposé à la fin du siècle dernier les aménageurs soucieux d'offrir le plus de place possible à la circulation automobile, l'espace public offre à tous un air plus respirable et des conditions de circulations plus fluides. Pour éviter que la courageuse restructuration entreprise depuis 10 ans ne soit sapée au quotidien par les déplacements de véhicules polluants, il nous faut peu à peu mettre en place, à l'échelle métropolitaine, une circulation plus respectueuse de l'environnement.

II. Favoriser un rééquilibrage au profit des véhicules les moins polluants

1) Interdire les véhicules les plus polluants

Imaginé en 2010 le dispositif Zone d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) avait surtout été conçu pour éviter que la France ne soit condamnée à une lourde amende par la Commission européenne, pour le non-respect des seuils de pollution. Dans sa première mouture, il s'est révélé inapte à lutter contre la pollution. Les émissions de CO₂, n'avaient par exemple pas été

prises en compte : les interdictions de circuler auraient donc frappé exclusivement les véhicules anciens, qui appartiennent principalement aux ménages ou professionnels modestes, mais pas les véhicules 4x4 neufs ! La durée de 3 ans seulement, prévue pour l'expérimentation, n'était pas non plus à la mesure de l'enjeu.

Néanmoins, notre collectivité reste favorable à l'interdiction de la circulation des véhicules les plus polluants dans l'agglomération. C'est pourquoi j'ai écrit au Premier Ministre en juillet 2012 pour lui demander la remise à plat des ZAPA. L'annonce faite par la Ministre de l'Ecologie de la mise en place d'un Comité interministériel auquel les collectivités candidates aux ZAPA seront associées, constitue une première réponse positive de la part du Gouvernement.

Pour élaborer cette ZAPA, en concertation avec l'ensemble de ses partenaires, la Ville de Paris émet un certain nombre de propositions qui résultent des premières études réalisées par l'APUR et Airparif : par souci d'efficacité, le territoire pertinent est celui situé à l'intérieur de l'A86, (A86 comprise) et avec toutes les collectivités de Plaine Commune, elle-même candidate. Paris souhaite l'abandon de la notion d'expérimentation ou de durée de mise en œuvre limitée, et l'élaboration d'un dispositif de contrôle des interdictions avec la Préfecture de Police. Et pour être bien acceptée, la ZAPA doit être progressive, afin que l'interdiction des véhicules les plus polluants soit échelonnée, accompagnée d'une information préalable, et associée à de réelles alternatives à l'automobile.

La Ville proposera ainsi aux différents partenaires de la ZAPA de procéder par paliers successifs : le dispositif pourrait être finalisé mi-2013 à la suite du Comité interministériel. Seraient alors définis les types de véhicules interdits et les modalités de contrôle. Suivrait une année de pédagogie et de prévention, pour que les personnes concernées puissent s'organiser. Il convient d'envisager dès maintenant des mesures d'accompagnement social pour les ménages et les professionnels les plus modestes concernés.

Afin de nourrir le débat, Paris fait une proposition qui devra être discutée et évaluée avec tous ses partenaires : en septembre 2014, la première interdiction de circulation s'appliquerait aux véhicules particuliers et utilitaires de plus de 17 ans, conformément à la norme Euro 2 de 1997, et aux poids lourds de plus de 18 ans, selon la norme Euro 2 de 1996. Pour les deux-roues motorisés, l'interdiction de circuler pourrait s'appliquer aux véhicules de plus de 10 ans, (avant 2004), qui sont les plus polluants et les plus bruyants. Les propositions issues de la concertation devront bien entendu être adaptées en fonction des spécificités propres à chaque type de motorisation, notamment pour bien prendre en compte la dimension sociale du dispositif, ainsi que les émissions de gaz à effets de serre.

La question du diesel doit être spécifiquement posée puisque aujourd'hui en France, 60 % des véhicules roulent au diesel, qui est aussi l'une des principales sources de pollution aux particules. Interdire la circulation des véhicules diesel à Paris dans un délai rapproché reviendrait donc à rendre impossible la majorité des livraisons et à empêcher les artisans d'exercer leur activité professionnelle. Cela contraindrait également une grande partie des Franciliens à changer de véhicule, alors qu'ils n'en ont évidemment pas tous les moyens. Le gouvernement doit réfléchir à la réduction progressive des avantages fiscaux actuellement accordés aux véhicules diesel, et inciter les constructeurs automobiles à fabriquer des véhicules avec d'autres types de motorisations.

Paris souhaite aussi que l'Etat examine la possibilité d'instaurer un contrôle technique sur les deux-roues motorisés, notamment pour la sécurité routière, et consente à durcir les normes de pollution et de bruit de ces véhicules. Nous réaffirmons notre volonté de supprimer progressivement, et de manière concertée, toute circulation de transit des poids lourds dans Paris et sur le boulevard périphérique, et de mettre en place une éco-taxe poids lourds, sur le périphérique, comme l'envisage la délibération soumise au présent Conseil. L'instauration d'un péage sur les autoroutes métropolitaines permettrait également réduire le trafic routier et les nombreuses nuisances qu'il génère.

Il reviendra à l'Etat de durcir les dispositions prises lors des pics de pollution, notamment au moyen de la réduction de la vitesse limite de circulation, qui doit être obligatoire et contrôlée, et non plus seulement « conseillée ». Le projet de Plan de déplacement urbain de l'Ile-de-France (PDUIF) soumis à ce présent Conseil illustre la volonté de la Région de favoriser les transports en commun et les circulations douces, condition sine qua non d'une lutte efficace contre la pollution. Cette politique suppose une volonté commune et l'engagement de l'ensemble des collectivités d'Ile-de-France autour d'ambitions fortes. Le projet de ZAPA forme ainsi un instrument précieux dont Paris espère la mise en oeuvre concertée dès 2013.

2) Favoriser les véhicules les plus propres

L'objectif de la Municipalité n'est pas d'interdire la circulation dans Paris mais bien de privilégier les déplacements les moins polluants. Dans cet esprit, le développement des véhicules hybrides et/ou électriques permet de diminuer de manière conséquente les sources de pollution. Là encore, l'Etat a un rôle très important à jouer pour dynamiser la filière. De son côté, la Ville incite déjà l'usage des véhicules propres. Lancé le 5 décembre 2011, le service Autolib' poursuit sa montée en puissance pour offrir aux usagers un service de transport nouveau, non polluant, à l'échelle de leur métropole. Les stations sont pourvues de bornes de recharge pour les véhicules et deux-roues électriques, pour encourager l'achat de véhicules électriques, notamment les scooters. La Ville de Paris envisage aussi de s'abonner à Autolib' pour que ses Agents puissent recourir au service pour leur activité professionnelle.

Les taxis, qui sont une composante essentielle de l'offre de mobilité à Paris, font également preuve depuis quelques années d'initiative et d'innovation pour lutter contre la pollution. La ville accompagne donc la profession en subventionnant par exemple les taxis hybrides ou les taxis électriques.

La mobilité électrique est par ailleurs favorisée par l'aide financière municipale aux acheteurs de vélos à assistance électrique. Cette offre, qui vient d'être prolongée, rencontre un grand succès, avec l'achat d'environ 6 500 vélos en 3 ans. La Ville a acquis 49 véhicules hybrides, des deux-roues et 9 aspiratrices de trottoirs électriques. Pour le renouvellement des bennes, une attention particulière est apportée aux émissions de polluants et au niveau sonore, afin de diminuer les nuisances de ces engins. Ainsi, les deux tiers des bennes et des laveuses de chaussée roulent désormais au GNV, ce qui a permis de diminuer de 20 % les émissions de polluants locaux et de gaz à effets de serre. Les marchés passés avec les entreprises pour la collecte privée des ordures ménagères imposent des normes sévères en matière de pollution et de bruit.

Dans le même sens, notre politique de réduction des déchets, a permis de diminuer de 11,4 % les tonnages à collecter puis à incinérer entre 2001 et 2011, ce qui signifie moins de CO2 et d'énergie fossile consommée.

Enfin, le développement des livraisons par des véhicules propres doit être un des axes prioritaires de la future charte des marchandises. Les Espaces de logistique urbaine que nous avons mis en place permettent d'ores et déjà à plus d'une centaine de véhicules propres de réaliser le « maillon dernier kilomètre » de la chaîne logistique.

3) Vers un transport des voyageurs et de marchandises respectueux de l'environnement

Il est nécessaire que les bus qui circulent dans Paris réduisent progressivement leurs émissions de polluants. Il faut donc que la RATP intensifie le renouvellement de ses bus les plus polluants, et que les professionnels du tourisme privilégient les véhicules propres, notamment dans les sites les plus fréquentés comme l'Opéra ou Montmartre, au moyen d'une législation plus contraignante si nécessaire. Il revient aussi à la Préfecture de Police de mieux faire respecter la législation en vigueur sur le stationnement des autocars. De son côté, la Ville a d'ores et déjà instauré un dispositif d'incitation avec un tarif réduit pour le stationnement des bus les moins polluants.

Pour le transport des marchandises, en plus des Espaces de logistique urbaine, sont programmées des gares-fret à Clichy Batignolles, Chapelle Internationale et Bercy Charenton. Depuis 2005, *Monoprix* assure, notamment grâce à l'aide financière de la Ville de Paris pour l'aménagement d'une plate-forme, l'approvisionnement de 60 de ses magasins parisiens par le rail, puis par camions roulant au gaz naturel. Cette initiative n'est plus isolée puisque désormais, *Franprix* achemine les marchandises de 80 magasins situés dans l'ouest et le centre de Paris par voie fluviale. Un marché flottant a été expérimenté durant l'été 2011 sur le quai Henri IV. De telles initiatives sont appelées à se développer dans la capitale. Plusieurs sites fluviaux (port du Gros Caillou, Austerlitz, Bercy...) sont aujourd'hui envisagés avec Ports de Paris pour implanter des capacités logistiques adaptées sur les berges de la Seine. Pareillement, le fret fluvial sur les canaux doit être encouragé. Le projet du Port de l'Allier (19^e) est à l'étude.

Fin 2011, une expérimentation de marche à blanc « Tram Fret » a été réalisée avec la RATP sur les 8 km de la ligne de tramway T3. Pendant près d'un mois, un tramway sans voyageur, simulant un tramway de marchandises, a circulé en heures creuses à raison de deux allers-retours par jour, du lundi au samedi. Cette expérimentation a permis de valider plusieurs paramètres du projet : l'impact sur la gestion des carrefours à feux, la circulation automobile sur le parcours du T3 et la capacité des réseaux à absorber ce trafic supplémentaire sans impacter le service voyageur. Ce moyen logistique très innovant permet de transporter de grandes quantités de marchandises avec de très faibles nuisances, notamment en termes de bruit. La Ville, est par conséquent très intéressée par ces solutions d'avenir, et étudie actuellement un test en conditions réelles avec un opérateur.

Enfin, la Ville travaille à la refonte de sa charte des marchandises de juin 2006. La future charte devra prendre en compte les évolutions sociales, économiques, environnementales et économiques de ce secteur d'activité, en favorisant les modes de transport durables. Elle devra s'inscrire dans une cohérence régionale et faire connaître les innovations du secteur, telles que les livraisons finales par véhicules électriques, basées sur des espaces logistiques dans Paris,

ou le travail de l'association CERTIBRUIT, en vue d'organiser d'ici la fin de la mandature, des livraisons de nuit respectueuses des riverains et de l'environnement.

4) Diminuer la vitesse de circulation

Réduire la vitesse de circulation automobile permet de multiples bénéfices : réduction de la pollution, des nuisances sonores et de l'insécurité routière : selon les récentes études de l'Office national interministériel de sécurité routière, une diminution de 5 % de la vitesse réduit le risque d'accident corporel de 10 % et le risque d'accident mortel de 20 %.

A Paris, la création de « zones 30 » et des « zones de rencontre » constituent des avancées que la Municipalité souhaite poursuivre, avec par exemple une nouvelle « zone 30 » à la Goutte d'Or dès 2013. La Municipalité veut aussi étudier avec la Préfecture de Police et tous les acteurs concernés, l'instauration progressive d'une vitesse limitée à 30 km/h dans les rues de desserte de quartier autour des écoles, des équipements sportifs ou culturels accueillant du public. Le développement des zones 30 km/h est envisagé dans les années qui viennent à Paris. Les premières mises en œuvre concerneraient l'avenue de Clichy à l'été 2013.

Quant au boulevard périphérique, la Municipalité souhaite que la vitesse limite passe de 80 km/h à 70 km/h. Cette mesure a reçu un accord de principe du Gouvernement et nous souhaitons qu'elle puisse être effective d'ici le début de l'année 2013 : elle entraînera une réduction de la pollution de proximité et des nuisances sonores auxquelles sont exposés les 100 000 riverains du périphérique. Elle améliorera aussi la sécurité routière sur cet axe dangereux, notamment pour les deux-roues motorisés.

Globalement, il faut sensibiliser les automobilistes à une conduite plus civilisée, comme le fait la Mairie dans le cadre de son Plan de Déplacement de l'Administration Parisienne. En effet, la Ville propose à ses employés chauffeurs et conducteurs professionnels, y compris aux conducteurs des poids lourds et de bennes de collecte des ordures ménagères, une formation à l'éco-conduite, moins polluante et moins bruyante. Grâce à ces formations et aux améliorations technologiques des véhicules, une réduction de la consommation des carburants de l'ordre de 15 % en 2012 et de 20 % en 2014, est attendue. Le Plan de Déplacement de l'Administration Parisienne demande d'ores et déjà aux fournisseurs de se montrer éco-responsables, dans tous les marchés publics.

Ce changement des comportements vient s'insérer dans le cadre d'une politique environnementale globale, qui en luttant pour la qualité de l'air s'attache à faire progresser la qualité de vie.

III. Lutter contre toutes les pollutions pour mieux vivre ensemble

1) Une consommation d'énergie plus responsable

Paris a été pionnière en élaborant son Plan climat dès 2007, voté à l'unanimité par le Conseil, engageant notre Ville dans une démarche volontaire de réduction des gaz à effet de serre. L'objectif est de diminuer l'émission de ces gaz de 75% en 2050. Une première étape, supérieure aux objectifs européens, est appliquée d'ici 2020 : moins 25 % d'émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2004, moins 25 % de consommations énergétiques de notre territoire, et 25 % d'énergies renouvelables ou de récupération dans notre consommation

énergétique. Afin de se montrer exemplaire dans la lutte contre le changement climatique, la Ville de Paris s'est fixée pour son patrimoine et ses compétences propres (administration) des objectifs plus ambitieux encore, en portant ces chiffres à 30 %.

L'actualisation du Plan Climat, qui sera présentée au conseil de Paris de décembre prochain, dessinera par exemple les bases d'une stratégie énergétique basée sur la sobriété des consommations, l'efficacité énergétique (isolation etc), le développement d'énergies renouvelables et de récupération (via les déchets par exemple) et l'évolution des comportements des usagers.

Parce que les économies d'énergies dans les bâtiments sont aussi une des clés de la lutte contre la pollution en ville, nous avons engagé la rénovation thermique de plus de 4 500 logements sociaux par an. Paris table également sur l'énergie solaire avec la création cette année de la centrale Pajol et l'installation d'ici la fin de la mandature de plus de 25 000 m² de panneaux photovoltaïques. La géothermie est également utilisée avec succès puisque le puits creusé à Paris Nord Est permettra de chauffer plus de 12 000 logements. Un nouveau puits sera aussi mis en place aux Batignolles. Les dispositifs incitatifs en faveur de la rénovation énergétique des immeubles d'habitation privés (Opération Programmée d'Amélioration Thermique des Bâtiments dans le 13^e arrondissement, dispositif « Copropriétés objectif Climat ! ») sont développés, comme la rénovation thermique de 100 écoles parisiennes en deux ans, ou le système innovant de récupération de chaleur dans les égouts à l'école Wattignies (12^e), et la piscine Aspirant-Dunant (14^e), dont la mise en œuvre est proposée à ce conseil. La CPCU a quant à elle pour objectif d'atteindre 50% d'énergies renouvelables à l'horizon 2015.

La qualité de l'air intérieur est aussi un sujet de préoccupation croissante. Anticipant la réglementation qui imposera aux collectivités la surveillance de ce paramètre dans les établissements sensibles, la Ville a mené avec le LHVP une étude dans 30 écoles parisiennes. Si les résultats n'inspirent aucune inquiétude sanitaire, ils démontrent que des améliorations restent possibles sur l'aération parfois insuffisante des classes. Le plan de rénovation thermique des écoles parisiennes nous donne l'occasion de réaliser ces améliorations. Afin de mieux déceler les causes environnementales de certains troubles de la santé, le LHVP a ouvert une cellule de diagnostic à domicile, accessible gratuitement sur simple prescription médicale en cas de soupçon.

Les mesures exposées dans le Plan de Protection de l'Air (PPA) élaboré par l'Etat complètent notre politique municipale et vont dans le bon sens. Le projet de délibération portant avis du Conseil de Paris sur le PPA est l'occasion de prendre plusieurs mesures nouvelles : la diminution des pollutions émises par les climatiseurs individuels, la fixation des valeurs limites pour les chaufferies collectives, la réduction des polluants émis par les pressings ou les stations de peinture, l'encadrement du chauffage industriel au bois afin qu'il émette moins de particules, la limitation de l'usage de l'héliport aux seuls vols d'urgences.

2) Préserver l'environnement en ville.

La qualité de l'eau est aussi un sujet majeur. La lutte contre les pesticides, notamment d'origine agricole, et contre les rejets en Seine, constitue les deux priorités de l'action municipale. Cette orientation, rappelée lors du Conseil de mars, se traduit par un partenariat avec le Conseil général de Seine-et-Marne, pour développer l'agriculture biologique sur les terres agricoles qui appartiennent à Eau de Paris. Quant aux rejets d'eaux non traitées dans la

Seine, la modernisation du réseau d'assainissement a permis de considérablement les réduire : avec 1,9 million de mètres cubes déversés en 2011 en moyenne, contre 13,5 il y a une dizaine d'années, ils ont été divisés par six. Cette action conforme aux directives européennes porte ses fruits, comme en témoigne la présence plus nombreuse et plus variée de poissons dans la Seine.

Décidés par le Conseil de Paris, le maintien et le développement du réseau d'eau non potable permettront d'utiliser cette ressource pour de nouveaux services urbains : par exemple, nettoyer la voirie pour diminuer les particules dans l'air et lutter contre les îlots de chaleur. En effet, une récente étude de Météo France, cofinancée dans le cadre de l'appel à projet Paris 2030, table sur une augmentation de la température en été à Paris, de 3,5 à 5 degrés d'ici la fin du siècle. L'équipe municipale s'engage dès aujourd'hui pour prévenir et anticiper cette mutation. En plus de l'arrosage des trottoirs, le maintien et le développement d'espaces verts, des 100 000 arbres d'alignement, ainsi que la rénovation thermique des bâtiments et les économies d'énergie participent à la lutte contre le réchauffement climatique. Face aux épisodes caniculaires, des dispositifs de vigilance et de solidarité sont renforcés, notamment en direction des Parisiens les plus fragiles.

C'est dans cette perspective globale de lutte contre la pollution et contre le réchauffement climatique, que s'inscrivent les objectifs ambitieux du plan biodiversité de Paris, adopté en novembre 2011 : entre 2001 et 2014, 62 hectares d'espaces verts auront été ouverts ; d'ici 2020, 7 hectares de toitures seront végétalisées, dont 15 jardins en terrasse, et 40 mares ou zones humides seront créées. En quelques années, l'usage des pesticides a baissé de 90 % dans les parcs et jardins de la Ville : le Plan biodiversité prévoit aussi d'engager une action pédagogique pour que les gestionnaires des espaces verts privés et institutionnels suivent la même voie, d'une réduction progressive de l'usage des produits phytosanitaires polluants.

3) Améliorer la qualité de vie à Paris.

L'amélioration globale de la qualité de vie passe par le recul de toutes les formes de pollutions et de nuisances. Ainsi, durant le 1^{er} semestre 2013, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement sera soumis au Conseil de Paris. Il comprendra une cartographie précise des effets des infrastructures sur l'environnement sonore des Parisiens et définira des mesures destinées à pour réduire l'exposition des Parisiens aux bruits, parmi lesquelles la création de « zones calmes », notamment dans les parcs et jardins ou les rues peu circulées. L'expérimentation actuelle de revêtements innovants sur une portion du périphérique, nous livrera prochainement des renseignements très utiles pour mieux lutter contre le bruit, notamment autour des grands axes de circulation.

La Ville se préoccupe aussi des conséquences sanitaires du déploiement d'antennes relais sur son territoire. Dès 2003, une première Charte a été signée avec les opérateurs de téléphonie mobile. La Ville a décidé d'approfondir cette démarche, pour abaisser encore le niveau de champ d'exposition maximal, mieux encadrer l'instruction des projets et renforcer la transparence et l'information du public. La nouvelle Charte approuvée au Conseil de Paris d'octobre, fait de Paris la seule ville de France à disposer de niveaux limites d'exposition aux ondes magnétiques largement inférieurs à la réglementation nationale (5 V/m contre 41 V/m).

C'est au nom du principe de précaution enfin, que nous avons interdit l'usage des biberons contenant du bisphénol A dans les crèches parisiennes, tandis que le Conseil de Paris a voté un vœu en faveur de la disparition progressive du perchloréthylène dans les pressings.

La lutte contre la pollution est pour nous, au-delà de l'impérieuse question de santé publique qu'elle soulève, une occasion belle et précieuse d'améliorer l'environnement des Parisiens. En nous engageant avec détermination pour faire reculer toutes les formes de pollutions, c'est bien une ville plus accueillante et plus respectueuse de chaque habitant que nous nous attachons à construire.