

**2017 DEVE 119** Avis du Conseil de Paris sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) présenté par le Préfet de Région et le Préfet de Police.

**PROJET DE DELIBERATION  
EXPOSE DES MOTIFS**

Mesdames, Messieurs,

Le Préfet de Région et le Préfet de Police ont soumis à la consultation de la Ville de Paris et de l'ensemble des collectivités franciliennes un projet de nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Ile-de-France.

Le PPA est le volet local de planification des actions d'amélioration de la qualité de l'air mises en œuvre par l'Etat. Complémentaires des actions menées sur les émissions de polluants sur l'ensemble du territoire (mesures réglementaires, fiscales, d'incitation financières...), les PPA sont établis dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et les zones où les valeurs réglementaires de concentration en polluants atmosphériques sont dépassées.

Le projet de PPA qui vous est présenté a été soumis aux Conseils Départementaux de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CoDERST) d'Ile-de-France. Le CoDERST de Paris l'a approuvé le 20 avril 2017.

Par courrier en date du 16 mai 2017, le Préfet de la Région Ile-de-France et le Préfet de Police de Paris ont sollicité l'avis des collectivités d'Ile-de-France sur le projet de PPA dans un délai de trois mois. Une enquête publique sera ensuite organisée à l'automne, dans l'objectif de la prise de l'arrêté d'approbation avant la fin de l'année.

La présente délibération détaille l'avis de la Ville de Paris qui est assorti de remarques et de propositions pour l'amender.

**Le contexte d'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)**

Le PPA est un outil de planification locale issu de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996, qui reconnaît à chacun le droit de respirer un air sain et crée des obligations de surveillance de la qualité de l'air et d'information du public.

L'action de la France dans ce domaine se réfère notamment aux engagements pris dans le cadre de la directive européenne 2008/50/CE, qui fixe un « objectif d'amélioration de la santé humaine et de la qualité environnementale d'ici à 2020 » et définit des seuils et valeurs limites à respecter à cette échéance.

Considérant que la France n'avait pas adopté les mesures nécessaires au respect de la législation européenne pour les particules (PM10 – particules de taille inférieure à 10 µm) et le dioxyde d'azote (NO2), la Commission européenne a émis plusieurs « avis motivés » menaçant de procéder à un recours devant la Cour de Justice de l'Union Européenne, le dernier avis datant du 15 février

2017 pour le NO<sub>2</sub>. En cas de condamnation, la France risque de fortes amendes (10 à 30 millions d'euros + 150 000 à 300 000 euros d'astreintes journalières).

Afin d'y répondre, la France a mis en place un plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), élaboré en juin 2016 et dont les textes d'application réglementaires (décret et arrêté) sont parus en mai 2017. Elle a également décidé d'anticiper le renouvellement du PPA d'Ile-de-France arrêté en 2013 et sujet à des remises en causes pour sa partie « chauffage au bois » (annulation des arrêtés d'interdiction initialement programmés) afin de fixer de nouveaux objectifs plus ambitieux à échéance 2020 vis-à-vis des normes européennes.

La période d'application du PPA est donc courte (2017-2020) et se concentre sur les polluants critiques vis-à-vis de la réglementation européenne : les PM<sub>10</sub> et le NO<sub>2</sub>.

Le PPA est un document opérationnel qui comprend des mesures réglementaires arrêtées par les Préfets, et des « mesures volontaires » coportées avec les acteurs locaux. Il se situe dans le cadre des orientations stratégiques du PREPA et du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) élaboré en 2012, auxquels il doit se conformer.

### **L'élaboration et le contenu du PPA**

Lancée le 21 janvier 2016 par le Préfet de Région et le Préfet de Police, l'élaboration du PPA repose sur les propositions produites par cinq groupes de travail thématiques par secteur d'émission (Agriculture ; Transport aérien ; Industrie ; Résidentiel/tertiaire/chantiers ; transports terrestres et fluviaux), un groupe de travail Action citoyenne menée par France Nature Environnement et un groupe de travail Collectivités mené par le Conseil Départemental du Val-de-Marne et l'AMIF. Les groupes de travail ont bénéficié d'éléments de diagnostic produits par Airparif sur les émissions de polluants locaux en Ile-de-France.

Les actions proposées par les groupes de travail ont été évaluées selon des critères de réduction des émissions (lorsque cela était possible), d'efficacité économique, de faisabilité juridique et d'acceptabilité sociale.

A terme, 45 actions réparties en 25 défis ont été retenues.

#### **Dans le secteur aérien :**

Les actions se concentrent sur les mesures de gestion des aéronefs au sol (moteurs auxiliaires, engins de piste, réduction du roulage, roulage sur un seul moteur) sans objectif de limitation du trafic aérien sur les aéroports franciliens.

Si les émissions locales du transport aérien sont aujourd'hui limitées, il s'agit du seul secteur dont les émissions sont en augmentation. Les émissions des aéroports ne semblent pas avoir d'impact direct sur le territoire parisien mais elles contribuent à la pollution de fond de l'agglomération et cette contribution serait amenée à augmenter considérablement, dans un contexte de progrès des autres secteurs et de renouvellement lent des aéronefs (durée de vie de 40 ans), si la tendance actuelle d'augmentation du trafic aérien était maintenue.

#### **Dans le secteur agricole :**

Le principal défi est de réduire les émissions de NH<sub>3</sub>, précurseur de particules et pouvant causer des pics de pollution « de printemps » du fait des épandages importants d'engrais azotés au mois de mars. Les actions consistent à favoriser des pratiques permettant d'éviter ou réduire ces émissions par des actions de formation et de conseil, et à évaluer de nouvelles pratiques d'apport d'azote.

### Dans le secteur industriel :

Le PPA prévoit de mieux contrôler les installations de combustion de taille moyenne (inférieures à 50 MW) et d'améliorer les performances des installations de combustion de biomasse et d'incinération de déchets en tenant compte des meilleures techniques disponibles.

### Dans le secteur résidentiel et tertiaire :

Le chauffage représente en hiver une grande part des émissions de particules en Ile-de-France, à un niveau comparable à celui des transports. Le chauffage au bois, qui équipe 800 000 foyers en Ile-de-France, représente 90% de ces émissions.

Pour mémoire, le PPA établi en 2013 développait dans ce domaine une politique réglementaire, incluant notamment l'interdiction des feux de bois dans les foyers ouverts à Paris à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Les mesures prévues ont été annulées à l'initiative de la ministre de l'environnement.

Le projet de PPA 2017 renonce à toute mesure réglementaire et oriente son action vers la sensibilisation du public et des professionnels aux bonnes pratiques et l'aide financière au renouvellement des équipements de chauffage individuel au bois.

Les collectivités sont incitées à participer à ces aides et la Métropole du Grand Paris (MGP) étudie avec l'ADEME la mise en place d'un fonds sur son territoire.

Le diagnostic réalisé par Airparif dans le cadre du PPA sur les émissions de polluants issus du chauffage au bois en Ile-de-France, basé sur une enquête effectuée par l'ADEME en 2015, montre que malgré un faible taux d'équipement (7% des ménages) et un usage modéré de ces équipements, il existe une forte densité d'émission de particules issues de la combustion du bois dans Paris, plus importante qu'en petite couronne.

Devant ce constat, la participation de Paris à la démarche de la MGP mérite d'être étudiée. L'attrait de ce type d'incitation pour transformer les foyers ouverts, très émetteurs, en foyers fermés ou pour les supprimer risque cependant d'être limité au regard de l'usage d'agrément qui est fait à Paris des cheminées.

Devant les enjeux sanitaires que représente la qualité de l'air à Paris et en Ile-de-France, l'efficacité des systèmes d'incitation mis en place devra être rapidement évaluée et comparée à celle de mesures réglementaires de restriction des feux de bois. En effet, les mesures d'interdiction ou de restriction, si elles posent des questions d'acceptabilité sociale, pourraient apporter des progrès beaucoup plus rapides pour la qualité de l'air.

### Dans le secteur des chantiers :

Les chantiers sont un émetteur important de particules PM10. Le PPA prévoit l'élaboration et la mise en œuvre d'une « charte globale chantiers propres » afin de sensibiliser les entreprises et mettre en place de bonnes pratiques.

### Dans le secteur des transports :

Seize actions sont proposées, qui reprennent en grande partie des objectifs de mobilité durable déjà exprimés dans d'autres plans (PDU, chartes logistiques...) et souvent déjà mis en œuvre à Paris (plans de mobilité en entreprise, abaissement des limitations de vitesse, véhicules à faibles émissions, logistique durable, modes actifs tels que le vélo et la marche).

L'action principale dans ce domaine, en termes de réduction potentielle des émissions, est l'accompagnement de la mise en place de zones de circulation restreinte.

Le PPA intègre dans le volet « réduction des émissions » l'évaluation des effets d'une zone de circulation restreinte (ZCR) parisienne interdisant progressivement d'ici 2020 des véhicules non classés, Crit'air5, Crit'air4 et Crit'air3. Il s'agit d'un exercice théorique et indicatif qui devra éventuellement être réexaminé au regard du calendrier de ces mesures décidé par la Maire de Paris.

Les services de l'Etat ne se positionnent pas en pilote sur la question de l'élargissement de la ZCR au sein de la métropole mais en accompagnement des collectivités. Or les obstacles législatifs et réglementaires sont nombreux, tels que le fractionnement du pouvoir de police pour les mesures de régulation de la circulation ou l'impossibilité d'automatiser le contrôle par système de lecture de plaques d'immatriculation. L'Etat est lui-même gestionnaire du réseau autoroutier francilien. La réalisation d'un tel projet ne paraît donc pas pouvoir se passer d'un engagement fort de l'Etat.

Le projet de PPA présenté à la Ville de Paris rappelle dans sa fiche Transport-4 Action 1 que la Métropole du Grand Paris est lauréate de l'appel à projet Ville Respirable et devrait ainsi bénéficier d'une aide financière d'un million d'euros de la part de l'Etat. Le dossier, piloté par la MGP en lien avec la Ville de Paris, les départements du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis et les EPT Est Ensemble, Plaine Commune, GPSO et Grand Orly Seine Bièvre, permet de cofinancer les études techniques, juridiques, économiques, sociales et sanitaires préalables à une ZCR métropolitaine. La contribution de l'Etat a été réduite unilatéralement par le ministère à 120 000 euros, pour les seules études de circulation. Cette décision remet en cause la volonté de l'Etat d'accompagnement des collectivités sur ce dossier.

Par ailleurs, le PPA n'aborde la question des grandes infrastructures routières que sous l'angle d'une évaluation des baisses des vitesses maximales autorisées. Cette approche est relativement modeste vis-à-vis de l'ambition exprimée par les collectivités de la métropole sur le devenir du réseau routier structurant, son intégration urbaine et sur des mesures d'exploitation qui pourraient y être menées pour favoriser les véhicules propres ou le covoiturage.

### **Propositions**

Compte tenu de ces éléments, je propose à votre assemblée de bien vouloir émettre les observations et demandes suivantes sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) qui vous est présenté :

- Le Conseil de Paris prend acte du mode d'élaboration du PPA par les Préfets et les services déconcentrés de l'Etat, qui ont associé à la démarche les associations, les collectivités et les professionnels. Les collectivités ont ainsi proposé et obtenu la mise en place d'une instance de partage technique entre collectivités et surtout d'une instance de coordination, de suivi et d'évaluation des actions relevant de leur responsabilité.
- Le Conseil de Paris prend acte de la transversalité de la démarche, qui prend en compte et agit sur l'ensemble des secteurs d'émissions de polluants atmosphériques en Ile-de-France.
- Le Conseil de Paris demande au Préfet de Région et au Préfet de Police :
  - o de renforcer l'ambition du projet de PPA pour le hisser à la hauteur des enjeux économiques et sanitaires de la pollution de l'air en Ile-de-France, en agissant plus fortement dans les domaines du chauffage résidentiel au bois et du transport routier, principaux secteurs d'émission de pollution atmosphérique en Ile-de-France ;

- o de clairement hiérarchiser les différentes actions en fonction des gains prévus sur les émissions des différents polluants, et en particulier ceux pour lesquels les exigences de qualité ne sont pas respectées ;
- o de mener, dans le domaine du chauffage au bois, une évaluation comparative de la politique d'incitation financière prévue par le projet de PPA avec une politique d'actions réglementaires ;
- o de mener, dans le domaine du transport routier, un réel accompagnement du projet de ZCR élargie, en rétablissant l'enveloppe d'un million d'euros prévue dans l'appel à projet Ville Respirable, l'efficacité des actions dans ce domaine passant par l'évolution rapide du parc roulant vers des véhicules à faible émission et l'élimination des véhicules diesel anciens au-delà du seul territoire parisien ;
- o d'envisager la mise en œuvre de la taxe kilométrique poids lourds en Ile de France ;
- o d'aborder la question des grandes infrastructures routières, et en particulier le périphérique parisien, sous l'angle de leur mutation en boulevards urbains, avec l'ambition d'une meilleure intégration dans leur territoire et la volonté d'y favoriser les véhicules propres ou le covoiturage ;
- o de veiller, dans le domaine du transport aérien, à la maîtrise du trafic aérien d'Aéroport de Paris et de ses émissions polluantes et d'évaluer l'impact de cette activité sur la pollution de fond de l'agglomération parisienne, concernant les NOx et PM notamment.
- o de mener une réflexion sur la mise en place d'une réglementation sur les émissions polluantes des bateaux ;
- o de favoriser la création d'un réseau structurant régional vélo permettant notamment de résorber les coupures urbaines.

Je demande à votre assemblée de bien vouloir m'autoriser à transmettre, en votre nom, cet avis au Préfet de la Région Ile-de-France et au Préfet de Police de Paris.

Je vous prie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris,



**2012 DEVE 119** Avis du Conseil de Paris sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) présenté par le Préfet de Région et le Préfet de Police.

Le Conseil de Paris,  
siégeant en formation de Conseil Municipal

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L.2511-1 et suivants ;

Vu l'article R. 222-21 du Code de l'Environnement, lequel prévoit que le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère est soumis pour avis aux organes délibérants des communes, des EPCI lorsqu'ils existent, des départements et des régions dont le territoire est inclus en tout ou partie dans ce périmètre ;

Vu la saisine en date du 16 mai 2017 par laquelle le Préfet de la Région Île-de-France et le Préfet de Police de Paris ont sollicité l'avis des collectivités d'Île-de-France sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère ;

Vu le projet de délibération, en date du \_\_\_\_\_, par lequel Madame la Maire de Paris lui propose de donner un avis sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère présenté par le Préfet de la Région Île-de-France et le Préfet de Police de Paris ;

Sur le rapport présenté par Madame Célia BLAUEL et Monsieur Christophe NAJDOVSKI au nom de la 3<sup>e</sup> Commission ;

Délibère :

Article 1 : Le Conseil de Paris émet les observations et demandes suivantes sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) :

- Le Conseil de Paris prend acte du mode d'élaboration du PPA par les Préfets et les services déconcentrés de l'État, qui ont associé à la démarche les associations, les collectivités et les professionnels. Les collectivités ont ainsi proposé et obtenu la mise en place d'une instance de partage technique entre collectivités et surtout d'une instance de coordination, de suivi et d'évaluation des actions relevant de leur responsabilité.
- Le Conseil de Paris prend acte de la transversalité de la démarche, qui prend en compte et agit sur l'ensemble des secteurs d'émissions de polluants atmosphériques en Île-de-France.
- Le Conseil de Paris demande au Préfet de Région et au Préfet de Police :
  - o de renforcer l'ambition du projet de PPA pour le hisser à la hauteur des enjeux économiques et sanitaires de la pollution de l'air en Ile-de-France, en agissant plus fortement dans les domaines du chauffage résidentiel au bois et du transport routier, principaux secteurs d'émission de pollution atmosphérique en Ile-de-France ;
  - o de clairement hiérarchiser les différentes actions en fonction des gains prévus sur les émissions des différents polluants, et en particulier ceux pour lesquels les exigences de qualité ne sont pas respectées ;

- o de mener, dans le domaine du chauffage au bois, une évaluation comparative de la politique d'incitation financière prévue par le projet de PPA avec une politique d'actions réglementaires ;
- o de mener, dans le domaine du transport routier, un réel accompagnement du projet de ZCR élargie, en rétablissant l'enveloppe d'un million d'euros prévue dans l'appel à projet Ville Respirable, l'efficacité des actions dans ce domaine passant par l'évolution rapide du parc roulant vers des véhicules à faible émission et l'élimination des véhicules diesel anciens au-delà du seul territoire parisien ;
- o d'envisager la mise en œuvre de la taxe kilométrique poids lourds en Ile de France ;
- o d'aborder la question des grandes infrastructures routières, et en particulier le périphérique parisien, sous l'angle de leur mutation en boulevards urbains, avec l'ambition d'une meilleure intégration dans leur territoire et la volonté d'y favoriser les véhicules propres ou le covoiturage ;
- o de veiller, dans le domaine du transport aérien, à la maîtrise du trafic aérien d'Aéroport de Paris et de ses émissions polluantes et d'évaluer l'impact de cette activité sur la pollution de fond de l'agglomération parisienne, concernant les NOx et PM notamment.
- o de mener une réflexion sur la mise en place d'une réglementation sur les émissions polluantes des bateaux ;
- o de favoriser la création d'un réseau structurant régional vélo permettant notamment de résorber les coupures urbaines.

Article 2 : Le Conseil de Paris autorise Madame la Maire de Paris à transmettre cet avis au Préfet de la Région Île-de-France et au Préfet de Police de Paris, en charge de l'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère.