



C.I.C.A DU 15^{ème} ARRONDISSEMENT
LUNDI 26 NOVEMBRE 2014

-Transcription des débats-

Sont présents :

Mesdames et Messieurs : Philippe GOUJON, José BAGHDAD, Pascale BLADIER-CHASSAIGNE, Anne-Charlotte BUFFETEAU, Louise-Agathe CHARPENTIER, Claire de CLERMONT-TONNERRE, Claude DARGENT, Elisabeth de FRESQUET, Jean-Raymond DELMAS, Marie-Caroline DOUCERE, Caroline DUC, Marc ESCLAPEZ, Maud GATEL, Valérie GIOVANNUCCI, Shervin JANANI, Isabelle LESENS, Audrey LEVAVASSEUR, Jean-François LOZIN, Youma-Aïcha MAIRE, Françoise MALASSIS, Jean-Yves PINET, Laurent RACAPE, Olivier RIGAUD, Alphée ROCHE-NOEL, Chantal ROLGEN, Nicole SCHNEIDER, Florian SITBON, Anne TACHENE, Anne-Claire TYSSANDIER et Yann WEHLING

est excusée :

Madame Isabelle ROY.

Excusés et pouvoir :

Marie TOUBIANA (ayant donné pouvoir à Claire de CLERMONT-TONNERRE), Sylvie CEYRAC (ayant donné pouvoir à Françoise MALASSIS), Jean-Philippe PIERRE (ayant donné pouvoir à Shervin JANANI)

Sont Absents :

Mesdames et Messieurs : Catherine BESSIS, Jean-Marc BOULENGER de HAUTECLOCQUE, Pierre CHARON, Daniel-Georges COURTOIS, François-David CRAVENNE, Françoise DOROCQ, Agnès EVREN, Louisa FERHAT, Gérard GAYET, Anne HIDALGO, Jean-Manuel HUE, Jean-François LAMOUR, Ariane LAVERDANT, Franck LEFEVRE, Jérôme LORIAU, Hubert MARTINEZ, Jean-Baptiste MENGUY, Fabrice ORLANDI, Laurence PATRICE, Dominique VERSINI.

◻

M. le Maire : Nous allons commencer notre séance. Je désigne les secrétaires de séance : M. JANANI et M. SITBON. Je vous souhaite la bienvenue à cette séance du Conseil d'arrondissement en présence des associations du CICA, assez peu nombreuses, je le regrette, pour un sujet aussi important, ce qui nous amènera à nous interroger sur l'organisation du CICA. L'ordre du jour adopté par le CA et le CICA portera donc sur la qualité de l'air à la suite de la question qui va être posée par l'Union nationale des parachutistes. Je remercie les interlocuteurs qui vont nous éclairer sur ce sujet dont la presse s'est fait abondamment l'écho.

Siègent à cette tribune :

- Yann Werhling, Conseiller de Paris - délégué auprès du Maire du 15e à l'environnement et au développement durable ;
- Jérôme Clave, directeur d'Airparif ;
- Pr Michel Aubier, chef du service de pneumologie à l'hôpital Bichat ;
- Olivier Chrétien, chef de la division impact, santé et environnement au sein de l'Agence d'écologie urbaine de la Mairie de Paris, qui représente Mme Célia Blauel, adjointe à la Maire de Paris chargée de l'environnement ;
- Benoît Lepesant, ingénieur transport qualité de l'air pour la Région Ile-de-France au sein de l'ADEME.
- Mme GAYRAUD, directrice générale des services par intérim.

Je cède la parole à M. Alain Mercier, président de la section parisienne de l'Union nationale des parachutistes.

M. Alain Mercier : Je vous remercie M. le Maire. Ces dernières semaines, nous avons pu constater - et je suis sûr que vous l'avez également remarqué - qu'à Paris, la pollution de l'air était visible et se traduisait à titre individuel par des gênes respiratoires - de l'asthme, des toux etc.-. Notre association est en majorité constituée « d'anciens » de plus en plus sujets à ces troubles. Nos adhérents retraités partent souvent en province pour quelques jours et se plaignent à leur retour de l'air irrespirable à Paris. Ils observent qu'il leur faut plusieurs jours pour se ré-acclimater. C'est l'occasion de rappeler que Paris accueillera la Conférence climat en 2015. La lutte contre la pollution nous concerne tous. Des solutions cohérentes et rendues compréhensibles pour les citoyens sont attendues. Ces solutions ne devront pas être prises dans l'urgence

mais se montrer évolutives à moyen et long terme. Or, nous avons l'impression d'être avertis du jour au lendemain, et sans retour, sur les répercussions des actions engagées.

L'OMS classe comme facteur cancérigène certain la particule PM 10. Le trafic routier saturé provoque en grande partie l'émission de cette particule. Il semblerait qu'un automobiliste parisien passe en moyenne deux jours et demi par an dans les bouchons.

Tout ceci conduit à une prolifération des motos et des scooters qui ne solutionne nullement le problème de la pollution de l'air. La gratuité des transports et du stationnement est parfois mise en place, mais quel est son réel impact et quel est le coût de cette mesure ? Paradoxalement, les places de stationnement sont de moins en moins nombreuses.

Quant à la circulation alternée, elle semble contestée par le gouvernement et vécue comme discriminatoire par de nombreuses personnes. Il faut reconnaître que sans décision nationale, la Ville de Paris semble impuissante. De plus, cette mesure peut être contournée facilement, ce qui la rendra de moins en moins efficace. Nous nous demandons aussi si la circulation parisienne n'est pas principalement le fait des véhicules qui rentrent dans Paris et dont les utilisateurs ne résident pas dans la capitale. Ne pourrions-nous pas envisager un programme qui associerait sensibilisation des habitants et communication sur les résultats des politiques menées ?

On peut rappeler les actions simples telles qu'entretenir son véhicule, éviter de provoquer des encombrements ou couper son moteur à l'arrêt.

Ces dernières années, M. le Maire, vous avez réussi à mettre en place des actions très concrètes, comme la traverse électrique qui favorise les déplacements des plus âgés. Vous avez essayé d'améliorer l'usage du vélo en sécurisant un certain nombre de carrefours et obtenu l'allongement des horaires des lignes de bus le soir et le week-end. La France n'est pas le seul pays confronté à ce problème de pollution de l'air. Neuf pays européens ont appliqué les zones d'actions prioritaires pour l'air, permettant de réduire l'accès des véhicules les plus polluants au centre-ville. Quel regard portez-vous sur ce dispositif ? Pourquoi celui-ci n'est-il pas appliqué à Paris ? Nous parlons de la qualité de l'air extérieur, mais l'air intérieur est également problématique. Nous souhaiterions connaître les résultats des expérimentations menées ces dernières années et les conséquences qui en sont tirées. Nous souhaitons également connaître les mesures que compte prendre la Mairie de Paris dans les prochaines années.

M. le Maire : Je vous remercie de poser ces questions sur un sujet aussi essentiel. Je vais vous apporter un certain nombre de réponses. La respiration soulève aujourd'hui des questions extrêmement graves. Chaque année en France, 40 000 personnes meurent prématurément en raison de la mauvaise qualité de l'air. Un Parisien perdrait au moins 6 mois d'espérance de vie.

Par ailleurs, malgré une diminution de certains polluants à Paris, 90% des Parisiens restent exposés à des niveaux de dioxyde d'azote dépassant le seuil réglementaire national. L'intérieur des bâtiments n'est nullement sanctuarisé : en 2012, une étude révélait que l'air au sein de plus de 75% des crèches et des écoles dépassait le seuil limite du dioxyde d'azote et 40% pour les particules PM 10. Nous apprenions ce lundi dans une étude publiée par le journal « le Monde » que la concentration des nanoparticules dans l'air lors des pics de pollution avait le même impact sur la santé que le tabagisme passif. Il ne s'agit pas d'être catastrophiste, mais il convient de rappeler l'importance de la question qui nous réunit ce soir. La qualité de l'air n'est pas un sujet nouveau.

Notre arrondissement peut d'ailleurs être considéré comme un arrondissement pilote pour ce qui est de la mesure. Le 15^e arrondissement accueille depuis 2013 un dispositif de pointe avec l'installation dans le ballon du parc André Citroën d'un appareil de mesure du CNRS dédié à l'analyse des particules fines et mesurant la qualité de l'air en temps réel. C'est également avec satisfaction que nous avons voté au CA du 3 février dernier l'installation dans le stade Suzanne Lenglen d'une station permanente d'Airparif, en lieu et place de la station semi-permanente du 324 rue de Vaugirard, qui ne permettait que de faire des moyennes annuelles. Cette station a pu néanmoins mesurer des moyennes pouvant monter jusqu'à 68 microgrammes de dioxyde d'azote par m³ d'air, alors que la limite nationale est fixée à 40.

Si on regarde les données de l'ensemble de Paris, on constate 36 journées de dépassement du seuil d'alerte en 2013, soit un jour sur dix. Chaque épisode génère des problèmes de santé.

Certes, des mesures ont été prises lors du dépassement de mars dernier avec la mise en place de la circulation alternée.

Je note d'ailleurs un certain manque de soutien de l'Etat à la Mairie de Paris à travers la Préfecture de Région qui n'en facilite vraiment pas la réitération. Le ministère de l'Intérieur avait également refusé dans un premier temps l'abaissement de la vitesse sur le périphérique en 2013. Nul ne conteste que la circulation alternée ne représente qu'une mesure d'urgence. A chaque pic de pollution, les Parisiens découvrent de nouveaux projets mis en place par la Mairie

pour lutter contre le diesel ou réduire la circulation : l'interdiction des véhicules les plus anciens, le péage urbain ou l'écotaxe parisienne ou encore le passe Navigo en échange de l'abandon du diesel. Un budget de 15 millions d'euros avait d'ailleurs été débloqué par la Mairie de Paris pour la dé-dieselisation de son parc automobile. Ce montant a été, semble-t-il, revu à la baisse à 8 millions. Pourquoi cette diminution des moyens, alors qu'il y a urgence à agir ?

On peut regretter également l'absence de mise en place du projet des Zones d'action prioritaires pour l'air (ZAPA), qui permet d'interdire l'accès aux poids lourds et aux cars de touristes les plus polluants. La mise en place de zones est à l'étude, mais il serait intéressant de voir un peu plus précisément en quoi cela consiste. Des dispositifs similaires qui ont fait leurs preuves existent d'ailleurs dans d'autres dispositifs européens. L'ADEME a consacré une étude aux « *low emission zones* » à travers l'Europe et pourra certainement nous en dire plus.

Il y a enfin d'autres pistes à explorer, comme le développement des alternatives à la voiture, notamment dans les trajets banlieue - banlieue. La réduction de la place de l'automobile dans Paris a certes fait baisser la circulation intra muros mais a pu aussi congestionner un certain nombre d'axes de contournement. Le nombre de kilomètres d'embouteillages en Ile-de-France a ainsi augmenté de 26% entre 2010 et 2013. Le quart des véhicules roulant à Paris circulent pour trouver une place de stationnement. D'où l'importance de placer l'ensemble des interlocuteurs autour de la table, en premier lieu le STIF et la Région, car désenclaver la petite et la grande couronne n'est évidemment pas de la responsabilité de la Mairie.

Nous avons déposé un vœu pour l'organisation d'un « Grenelle de l'air » à Paris en 2015. L'année à venir sera une année phare en ce qui concerne la lutte contre les dérèglements écologiques, avec la tenue à Paris de la conférence des Parties de la Convention cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques. Nous pourrions organiser la lutte avec l'ensemble des institutions compétentes. La Mairie a souhaité une conférence citoyenne sur le sujet. Toute la difficulté réside dans la difficulté à changer la situation localement : nous avons peu de pouvoirs en mairie d'arrondissement pour avoir une influence sur le nombre de véhicules traversant l'Ile-de-France par exemple. Il est important que chacun agisse sur son territoire pour contribuer à une baisse globale : je pense à la facilitation des déplacements à vélo, en complément des réflexions menées dans le cadre du Plan vélo parisien qui vise à développer les grands axes cyclables. Nous souhaitons développer dans le 15^e arrondissement un maillage local continu qui viendrait renforcer ce Plan en empruntant des axes moins fréquentés.

Il faut aussi se soucier de l'air que respirent les cyclistes. La mise en place de pistes double-sens cyclables dans les zones 30 pallie en partie la pollution dont sont victimes les cyclistes, mais il ne faut pas s'en contenter. Il faut également traiter leur stationnement, avantager les cyclistes par l'indemnité kilométrique que j'avais d'ailleurs proposée en 2011 et favoriser les flottes de vélos dans l'entreprise et l'administration, pour faire du vélo un moyen de transport plus important à Paris. Le développement d'un moyen de transport ne doit pas s'effectuer au détriment des autres. Dans cet esprit, plusieurs zones de rencontres ont été créées dans le 15^e, notamment rue du Commerce. Dans ces zones, la vitesse est limitée à 20 km/h et les usagers les plus vulnérables sont prioritaires sur les autres véhicules. On pourrait évidemment les renforcer en les multipliant.

En termes de déplacement, nous nous étions également fortement mobilisés avec Jean-François Lamour pour la création de lignes de minibus électriques dans le 15^e bien plus écologiques que les bus parisiens traditionnels dont le remplacement est assez long à engager. Nous avons aussi obtenu le renforcement de l'offre de déplacements en bus dans le 15^e avec l'élargissement des horaires des bus le soir et le week-end. J'insiste également sur l'importance d'augmenter la fréquence des métros et des tramways desservant le nouveau site du ministère de la Défense où de nouveaux équipements vont bientôt voir le jour. Une offre en transport de qualité est la meilleure incitation pour les futurs employés de ce ministère et des bureaux alentours, puisqu'il y a en ce moment 85 000 m² de bureaux qui sont construits par Bouygues.

Un autre dossier sur lequel nous nous étions fortement engagés avec Jean-François Lamour est la réduction du trafic de l'héliport, ce dernier ajoutant une pollution sonore. Aujourd'hui je note un consensus politique autour de la reconquête du terrain de l'héliport, celui-ci pouvant accueillir de nouveaux projets pour améliorer la qualité de vie des habitants du 15^e arrondissement. Il faut également noter dans le 15^e le passage au gaz de la chaufferie Vaugirard, qui fonctionnait au fioul lourd. Bien que la pollution soit aujourd'hui majoritairement due au transport automobile, il ne faut pas oublier qu'un certain nombre d'opérateurs doivent encore engager leur transition écologique. Le chauffage des immeubles constitue par ailleurs un enjeu majeur, puisqu'il est à l'origine d'un tiers des polluants émis dans l'air. Une meilleure isolation des immeubles et une baisse de la consommation énergétique auraient un impact non négligeable sur cette pollution.

Enfin, le développement des espaces verts contribue à améliorer la qualité de l'air. Plus de 11 ha ont été créés dans le 15^e arrondissement sous la précédente mandature, avec le soutien de la Mairie de Paris et des différents aménageurs.

Le grand chantier qui vient de débiter est l'aménagement des berges du 15^e, avec notamment la création d'une promenade en bord de quai. Nous avons également à l'étude un projet d'arc vert dans le 15^e. Nous souhaitons expérimenter l'interdiction de fumer dans certains squares à proximité des aires de jeu pour enfants. Une initiative similaire ayant eu lieu ans le 14^e arrondissement, nous attendons le retour de la Mairie de Paris quant aux modalités concrètes à mettre en place. Je vous remercie de votre attention.

Je cède la parole au directeur d'Airparif.

M. Clave : Merci M. le Maire de nous avoir invités. Merci à Monsieur Mercier d'avoir posé d'excellentes questions à ce sujet. Je voudrais également remercier la Mairie du 15^e arrondissement et la Mairie de Paris de nous avoir permis d'installer, comme vous l'avez indiqué, une station au stade Suzanne Lenglen, juste à côté de l'héliport. Cela était d'autant plus nécessaire que la communauté d'agglomération d'Issy-les-Moulineaux ne souhaitait plus accueillir notre station. Il faut savoir que l'installation d'une station dans une zone urbaine est relativement compliquée. Nous avons donc installé cette station à proximité du périphérique, ce qui explique les niveaux élevés relevés.

Airparif est une association qui rassemble toutes les composantes importantes que vous avez citées : l'Etat, les collectivités locales, les industriels et les associations. Il s'agit d'une structure assez unique en Europe qui a été instaurée par la loi sur l'air de 1996 et qui garantit une certaine indépendance aux associations. Il s'agit d'un point important car nous constatons que sur les radiations par exemple, il n'y a pas de consensus sur les mesures qui ont été menées. Les associations aussi bien que les industriels considèrent que les mesures sont fiables et permettent de travailler de façon sérieuse. L'objectif est d'assurer l'indépendance et la rigueur de ces analyses ainsi que l'ouverture sur tous les travaux que nous publions.

Je vais revenir sur les études qui sont pertinentes pour le sujet de ce soir et qui sont disponibles sur notre site airparif.asso.fr qui comporte énormément de données. Nous disposons également d'une application qui permet d'obtenir tous les jours les mesures effectuées par la station de votre choix sur les principaux polluants. Une carte est également mise à disposition, accompagnée d'une prévision des éventuels pics de pollution. Nous avons également développé pour les scientifiques un système de téléchargement des données. Certaines actions menées depuis une quarantaine d'années ont été couronnées de succès, comme la pollution au dioxyde de soufre, qui a cessé d'être un problème.

Par contre, la pollution des particules est aujourd'hui une pollution que l'on arrive difficilement à réduire. Au rythme des mesures actuelles, il faudrait encore vingt ans pour abaisser les seuils de Paris en dessous de ceux prônés par les directives européennes. La France s'expose d'ailleurs à des pénalités sévères pour le dioxyde d'azote, qui apparaissent toutefois relativement faibles au regard des coûts induits sur la santé.

Je voudrais rappeler qu'Airparif ne dispose d'aucun pouvoir pour prendre de mesures concrètes. Par contre, une de nos missions est d'éclairer les pouvoirs publics sur l'efficacité d'éventuelles mesures qui seraient prises. Il existe pour cela toute une série d'instruments et de modèles qui permettent de les évaluer. La circulation alternée a ainsi été évaluée par Airparif en mars : elle s'est traduite par une réduction intramuros de 18% de la circulation. Beaucoup de dérogations ont en effet été accordées. Nous avons observé une baisse pouvant aller jusqu'à 20% de l'ensemble des polluants, mais seulement de 15% sur les particules, dont 2% en situation éloignée du trafic. Sur le dioxyde d'azote, on a constaté une baisse pouvant aller jusqu'à 10%. Les mesures ont été prises après le pic de pollution, ce qui peut expliquer le caractère relativement modeste de la baisse constatée. Contrairement au mois de décembre, nous avons constaté en mars une influence de la pollution importée. Cela dit, une telle baisse de concentration est significative : il est très rare d'observer des mesures arrivant à baisser significativement la pollution. Vous avez cité les zones à basses émissions. Nous avons réalisé une étude sur les ZAPA, dont le principe sera repris dans les Zones de circulation réduite prévues dans un volet « air » de la loi sur la transition énergétique. Ces données montrent que ces zones sont efficaces, en ciblant notamment les véhicules les plus polluants. Nous avons également mené une rétrospective de 2002 à 2012 sur Paris. Enfin, nous avons réalisé une étude sur le plan régional de protection de l'atmosphère qui a été promulgué par le Préfet en mars 2013. Une des mesures consisterait à diminuer les émissions à l'intérieur de l'A 86 de 10% par la création de ces zones.

M. le Maire : Je vous remercie. Je cède la parole à l'ADEME.

M. Lepesant : J'ai préparé un document PowerPoint qui vous permettra d'apprécier un certain nombre d'éléments visuels. L'ADEME est un EPIC sous tutelle du ministère de l'Écologie et du ministère de la Recherche. L'ADEME travaille sur toutes les problématiques environnementales - excepté l'eau et la biodiversité. Sur le sujet de la qualité de l'air, avant la loi Grenelle, l'ADEME s'occupait de l'animation du réseau de surveillance de la qualité de l'air. Elle appuie désormais le ministère dans l'évaluation et la mise en place d'actions locales. A propos du contexte, les sources de pollution sont la combustion, les gaz d'échappement et les réactions chimiques de ces gaz. Il existe des sources fixes,

comme les cheminées d'industrie, et des sources mobiles, comme les véhicules, sur lesquelles il est assez dur d'agir. Nous avons constaté ces dernières années une baisse très significative de la concentration de certains polluants mais une stagnation pour d'autres. Les concentrations diffèrent suivant les lieux : aux alentours du périphérique, les émissions sont principalement dues aux véhicules, alors qu'on peut constater des émissions dues à l'agriculture ou au chauffage, ailleurs dans la région.

Plusieurs possibilités d'actions existent.

Différentes zones en France ne respectent pas la directive européenne. Différents plans ont été mis en place, dont le dernier, le Plan d'urgence de la qualité de l'air, en 2013. Au niveau régional, des plans de protection de l'atmosphère ont été créés - celui d'Ile-de-France a été validé en mars 2013. En Ile-de-France, il y a 4 millions de Franciliens exposés au dioxyde d'azote, 2 millions au PM 10, ce qui est très important sur un total de 12 millions d'habitants. Nous constatons que le trafic routier représente 54% des sources d'émissions des dioxydes d'azote et 25% de celles de particules. Pour les autres sources d'émissions de particules, 37% viennent des quartiers résidentiels dont 90% sont imputables au chauffage au bois. Le schéma régional climat et énergie détermine une zone sensible sur laquelle la qualité de l'air est vraiment dégradée. L'interdiction au 1^{er} janvier 2015 du chauffage au bois à Paris - exceptée l'utilisation d'appareils très performants - entre dans cette optique. Le premier PPA était beaucoup axé sur l'industrie, qui a progressé de manière efficace. Aujourd'hui, ce sont les sources diffuses qui sont ciblées.

L'ADEME réalise des études, par exemple sur des flottes de 57 000 véhicules sur lesquelles on peut observer jusqu'à 92% de véhicules diesel. L'ADEME informe et donne de l'expertise, par l'intermédiaire de la production d'avis techniques sur des véhicules ou des chauffages au bois. Elle finance également des projets de recherche pour des collectivités telles que la Ville de Paris, pour laquelle va être mis en place un centre de distribution urbain dans le quartier des Halles mais aussi sur la caractérisation de l'impact de la flotte de ses véhicules. L'appel à projet ACTER a ainsi été lancé pour aider les collectivités à mettre en place des actions concrètes pour améliorer la qualité de l'air.

M. le Maire : Je vous remercie. Je cède la parole au professeur Aubier.

Le professeur Aubier : Merci M. le Maire. Je dirige à l'hôpital Bichat une unité INSERM qui travaille sur les maladies respiratoires, dont l'asthme, qui constitue ma spécialité. Quand on parle de pollution, on s'intéresse aux poumons qui

absorbent chaque jour entre 14 000 et 30 000 litres d'air, suivant l'activité physique pratiquée. Les poumons « recyclent » les produits polluants qui peuvent y entrer, sauf quand leur concentration est trop importante.

Les effets des polluants sur la santé peuvent être divisés en quatre :

- Sur les maladies respiratoires et l'asthme en particulier : au cours des quarante dernières années, le nombre d'asthmatiques dans tous les pays industrialisés a été multiplié par vingt ou trente. Leur traitement coûte un milliard d'euros par an à la communauté. Certains polluants comme le NO₂ ou les particules diesel ont un facteur allergique, c'est à dire que, sans créer par eux-mêmes la maladie, ils vont l'aggraver chez des sujets prédisposés. L'étude a pu être menée de manière expérimentale sur des cellules respiratoires humaines ou animales ; sur des humains dans des chambres d'exposition, et enfin de manière épidémiologique, montrant des associations entre les pics des polluants et l'augmentation des consultations aux urgences, des traitements et des hospitalisations pour asthme. Aucun lien de causalité n'a toutefois été prouvé. La pollution intérieure et la nutrition constituent également des facteurs expliquant l'augmentation de l'asthme.
- Sur les maladies cardio-vasculaires ; lors des pics de pollution, on constate une augmentation des risques d'accidents vasculaires. On pense que cela est dû, sur des sujets déjà malades, à la pénétration dans l'appareil respiratoire puis dans la barrière alvéolo-capillaire et le sang, de particules fines. La coagulabilité du sang s'en trouve probablement modifiée, entraînant la formation de petits caillots.
- Sur le cancer, on sait que les particules diesel sont cancérigènes, mais cela dépend de leur concentration. Toutes les études réalisées, notamment chez l'animal, montrent que seul le rat est touché par le cancer du poumon en étant exposé à des concentrations de l'ordre de mille fois ce qu'on retrouve dans l'air extérieur. Il apparaît donc peu probable que les polluants de l'air extérieur soient de grands pourvoyeurs de cancers du poumon. En ce qui concerne les études effectuées chez l'homme, en particulier auprès de professionnels régulièrement exposés, on observe un petit sur-risque de cancer du poumon, mais assez faible. Une publication récente d'une revue spécialisée se montrait assez sceptique sur ce lien.
- Sur la mortalité « prématurée » : il faut se méfier de la présentation de ces études. Il s'agit d'abord d'une mortalité populationnelle et non

individuelle. Le constat est tout de même un accroissement de l'espérance de vie de 3 mois chaque année.

Le transport constitue une source de pollution très importante, en particulier le parc d'automobiles ancien. La pollution de l'air intérieur est un élément également extrêmement important. Pour terminer, on constate que l'augmentation des allergies dans les villes est majeure et s'accroît. Les bouleaux par exemple créent énormément d'allergies. Les espaces verts sont très importants mais méritent qu'une attention soit portée aux essences plantées.

M. le Maire : Je vous remercie. Je cède la parole à M. Chrétien.

M. Chrétien : la Ville de Paris prépare un Plan qualité de l'air qui sera présenté par la Maire en février 2015. Son principal objectif est de supprimer les véhicules diesel pour 2020 et en particulier les plus anciens. L'étude d'Airparif a montré que des progrès avaient été effectués sur les volumes de circulation mais qu'il subsistait des difficultés à constater de réels progrès du fait de la diésélisation à l'œuvre depuis le début des années 2000.

Les outils sont :

- le renouvellement des véhicules, en offrant la possibilité aux Parisiens, grâce à des dispositifs d'aides aux transports ou à l'auto partage, d'abandonner leur véhicule privé ou les inciter à adopter des véhicules non-polluants ;
- le développement du vélo à Paris avec un effort pour améliorer le stationnement à la fois sur le domaine public et le domaine privé ;
- l'obligation faite aux personnes de se débarrasser de leurs vieux véhicules. Des moyens réglementaires existent pour classer les véhicules et favoriser l'interdiction des plus vieux. Des discussions subsistent sur le périmètre à donner à cette action et sur la création de nouveaux outils réglementaires. Il faudrait par exemple que les 80 communes se mettent d'accord pour mettre en place un arrêté commun qui puisse interdire un certain nombre de véhicules sur l'A 86.

J'ai une réaction à propos de l'intervention de M. le professeur, pour lui indiquer qu'il n'est pas du tout d'accord avec les conclusions de certains de ses collègues qui insistent sur l'effet à long terme de la pollution. En effet, dans cette optique, la Ville de Paris privilégie les actions de fond, l'objectif étant que

l'exposition moyenne des Parisiens baisse au long de l'année, même si la Ville demeure attentive et réactive lors des pics de pollution.

Le professeur Aubier : Là-dessus je suis entièrement d'accord avec vous, le problème, c'est bien la pollution de fond.

M. le Maire : Je vous remercie. Je vais laisser la parole aux élus. Je cède la parole à M. Pinet.

M. Pinet : Je vous remercie. Nous sommes tous d'accord sur le fait qu'il faille faire mieux et plus. On a surtout parlé des Parisiens mais on aurait pu élargir ces questionnements à l'Ile-de-France et à la France tout entière. Vous avez parlé de réduction des diesels. Je rappelle que bon nombre de diesels sont des camions qui livrent les magasins. Qu'est-ce qui va être fait pour les transports de livraison ? Qu'est-ce qui peut être fait pour éviter l'emprunt par les camions en transit entre deux autoroutes du périphérique ? Qu'est-ce qui va être fait réellement pour les transports en Ile-de-France, sachant qu'en cas de problème sur un RER ou en cas de grève, la voiture reste le moyen le plus simple de circuler ? Il me semble également que l'interdiction du chauffage au bois est anecdotique.

M. le Maire : Je vous remercie. Je cède la parole à Mme Rolgen.

Mme Rolgen : Je vous remercie. Une étude publiée par Airparif en 2012 montre que, pour établissements scolaires implantés à moins de 40 mètres d'un axe important, 125 écoles, dont les trois quarts à Paris représentant 28 000 élèves, sont touchés par un dépassement des normes de trois polluants : le PM 10, le dioxyde d'azote et le benzène. Je souhaiterais savoir si une réflexion précise est menée pour essayer de résoudre ce problème.

M. le Maire : Je vous remercie. Je cède la parole à M. Dargent.

M. Dargent : Je vous remercie pour ce débat, qui porte sur un sujet dont on pensait il y a quelques années qu'il relevait d'une question de confort et dont on s'aperçoit de plus en plus qu'il est en réalité une question de santé publique. Un

consensus s'est fait sur ce sujet qui n'existait pas auparavant. Dès 2001, lorsque la Ville de Paris a souhaité proposer des alternatives à la voiture individuelle, beaucoup de résistances se sont fait jour. Dans le 15^e arrondissement, le tramway ou les pistes cyclables ne faisaient alors pas l'unanimité, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. D'autres mesures, comme la création de voies réservées aux bus et aux vélos, ou l'extension des horaires des lignes de bus ou la traverse de mini bus électriques ont été prises depuis. Des progrès ont été faits sur ce consensus - même si l'intervention de M. Pinet montre qu'il subsiste encore certaines résistances. Des résultats notables ont été observés sur certains polluants mais une incertitude demeure sur la réalité de leurs effets sur la santé publique. Les études menées récemment à partir des mesures du Ballon s'intéressent par exemple aux nanoparticules qui n'étaient auparavant pas analysées. Je souhaite que le 15^e arrondissement soit force de proposition dans les prochaines années sur ces sujets. Pourquoi ne pas réclamer par exemple la création de nouvelles zones 30 ou de nouveaux couloirs pour bus, vélos et taxis? A propos des ZAPA, huit villes de tout bord politique se sont d'emblée déclarées intéressées par ce dispositif. Aucune de ces huit villes, dont Paris, Lyon ou Bordeaux - pionnière en matière d'environnement -, n'a déposé de dossier, car ce dispositif a été mal conçu. Il faut donc imaginer autre chose pour libérer Paris des véhicules les plus polluants dans les années à venir.

M. le Maire : Je vous remercie. Je cède la parole à M. Delmas.

M. Delmas : Pourquoi donne-t-on encore aujourd'hui une prime à l'acheteur d'une voiture diesel ? Pourquoi subsiste-t-il une différence de près de 25 000 euros entre les malus des voitures diesel et essence ? Ne faudrait-il pas commencer par là ?

M. le Maire : Je vous remercie. Je cède la parole à Mme de Clermont Tonnerre.

Mme de Clermont-Tonnerre : Je voudrais parler du temps passé dans les transports publics, en particulier le métro - en moyenne une heure et demi par jour. Je pense qu'une pollution importante existe dans ces espaces, qui demande à être étudiée de manière extrêmement sérieuse - en particulier les systèmes de freinage.

Je voudrais signaler que le Grenelle prévoyait que des études dans les maternelles soient réalisées avant le 1^{er} janvier 2015 et dans les écoles

élémentaires avant le 1^{er} janvier 2018. La Ville de Paris a commencé à réaliser ces mesures, mais avec du retard. Entre-temps, la ministre de l'Ecologie a annoncé au mois de septembre que ces études sont désormais inutiles. Je souhaiterais savoir, par conséquent, ce que la Ville entend faire pour remédier à ces problèmes de pollutions dans les établissements scolaires et de loisirs ?

Nous avons à Paris une Maison de l'air qui se trouve au parc de Belleville mais qui est fermée depuis avril 2014. Je souhaiterais connaître les raisons de la fermeture de cette maison qui permettait de sensibiliser les Parisiens à ces thématiques et les projets qu'a la Ville à son endroit.

Je souhaiterais également évoquer l'utilisation de la Seine sur laquelle un convoi peut transporter autant de tonnes que 250 camions et 125 wagons.

Nous avons un nombre phénoménal de chantiers dans le 15^e arrondissement sur lesquels on constate en permanence des problèmes de pollution d'autant plus préoccupants que certains d'entre eux sont situés à proximité d'établissements scolaires. L'installation d'équipements sensés prévenir ces problèmes - conformément à la charte des chantiers propres - n'est jamais respectée. Il existe à mon avis un grand travail à fournir pour éviter cela.

M. le Maire : Je vous remercie. Je cède la parole à Mme MAIRE.

Mme MAIRE : Je vous remercie. Je voulais parler de la pollution intérieure : peu de communications sont prévues pour sensibiliser les populations - en particulier les plus précaires - à ces questions. Un travail pourrait être effectué dans les différents centres sociaux à ce sujet.

M. le Maire : Je vous remercie. Je cède la parole à M. Mercier.

M. Alain Mercier : Beaucoup de vos questions relèvent de la Mairie de Paris. Je vous confirme qu'une étude sur les crèches, rendue publique, fait état d'une situation préoccupante, puisque ces établissements se situent souvent dans des zones très exposées au trafic.

M. le Maire : Je vous remercie. Je cède la parole à l'ADEME.

M. Lepesant : A propos des marchandises, il faut savoir que 90% d'entre elles sont transportées par la route, 6% sur les fleuves et rivières et 4% par le rail, sachant que le Grenelle demandait à ce qu'en 2022, 25% du transport soit effectué en dehors de la route. Le transport routier est composé de 97% de diesel. Il est clair que le transport fluvial est sous utilisé mais il représente des coûts assez élevés. Le transport routier a un coût d'accès à l'infrastructure très faible. Par ailleurs, un transport routier effectué dans Paris par un poids lourd est plus efficace énergétiquement que réalisé par cinq camionnettes.

A propos de la question du bonus / malus pour le diesel, la dernière loi de Finances précise que les véhicules en 2015 qui bénéficieront d'un bonus sont uniquement les véhicules hybrides. Les véhicules diesel étaient jusqu'alors privilégiés en raison de leur meilleur rendement énergétique.

A propos de la qualité de l'air intérieur, Mme la ministre a décidé de supprimer la surveillance des établissements sensibles au nom de la simplification administrative et de la remplacer par une campagne de sensibilisation accompagnée de la distribution d'un guide de bonne pratique « écol'air ».

A propos de l'habitat, un plan national de rénovation énergétique de la Ville existe. Nous nous attelons justement à ne pas nous focaliser uniquement sur la question énergétique mais également sur les problématiques de bruit, de ventilation et de qualité de l'air intérieur.

M. le Maire : Je vous remercie. Je cède la parole à M. Chrétien.

M. Chrétien : A propos des questions logistiques, la volonté de la Ville de Paris est de mettre en place des interdictions qui soient cohérentes et équilibrées entre poids lourds, véhicules particuliers ou utilitaires. En ce qui concerne les professionnels, les difficultés ne sont pas liées aux transporteurs, qui acquièrent régulièrement des véhicules récents, mais aux commerçants en « compte propre » dont ce n'est pas la première fonction. L'idée est d'aider au renouvellement dans ces cas. Une concertation importante est menée avec les professionnels dans le cadre de la charte de la logistique urbaine durable. Parmi les groupes de travail, un groupe s'occupe de « l'objectif zéro diesel en 2020 » auquel participent tous les organismes et les fédérations professionnelles - y compris la Chambre des métiers et de l'artisanat et la Chambre de commerce et d'industrie. L'idée est d'examiner les blocages existants. La principale alternative qui se dessine est le gaz naturel véhicule dont l'offre à Paris n'est malheureusement pas assez développée.

En ce qui concerne les transits à Paris entre les autoroutes A 10 et A 1, l'idée est de faire passer ces véhicules par l'A 104. Des études sont en cours.

A propos du bois, l'interdiction du feu de cheminée d'agrément sera en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2015, sachant que le chauffage au bois est contraint à Paris depuis les années 1960. Cette mesure passe mal mais on a observé lors des pics de pollution hivernaux une proportion de particules issues du chauffage au bois loin d'être négligeable. Le chauffage au bois est toutefois redevenu possible pour un certain nombre de professionnels avec l'équipement adéquat.

A propos de la RATP, qui n'est pas un domaine de compétence de la Ville de Paris, des mesures sont faites qui montrent en effet des niveaux de particules élevés du fait du freinage. La RATP applique un programme de remplacement des freins à tambour par des freins magnétiques.

A propos de la poursuite du programme de qualité de l'air dédié aux établissements scolaires, je peux vous assurer qu'il ira à son terme pour les crèches et qu'il est en cours pour les écoles. Le décret prévoyait d'autres échéances sur les collèges mais je ne peux pas vous dire si l'engagement sera le même sur ces établissements. Ce programme a effectivement pris un léger retard, du fait de la lenteur de l'octroi de l'agrément aux bureaux d'études et de la durée consécutive de passation de marchés publics.

A propos de l'utilisation de la Seine, la charte « marchandise » fait référence. L'utilisation du rail, quant à elle, pose de vraies difficultés en Ile-de-France, où l'on veut développer en priorité le transport public des personnes par rapport au fret. Nous espérons augmenter la part de ces alternatives le plus possible et sauvegarder les infrastructures connectées - notamment les espaces logistiques - dans l'hypothèse d'un retournement possible des questions de coûts en défaveur de la route. Le transport fluvial pose en effet aujourd'hui un problème de coût lié à la rupture de charge nécessaire au chargement et au déchargement. Une initiative de Franprix est déjà opérationnelle, permettant de livrer une centaine de magasins par la Seine.

M. le Maire : Je vous remercie. Je cède la parole à M. Wehrling.

M. Wehrling : Il faut reconnaître que ces sujets intéressent de manière épisodique les Parisiens. Ce sujet a, il est vrai, évolué dans le temps en termes de consensus et de constats partagés. Je voudrais à ce propos signaler l'importance

d'organismes tels qu'Airparif, qui apporte avec l'évaluation l'élément déclencheur de l'action publique. L'étude effectuée par Airparif sur les dix dernières années a révélé que les politiques de lutte contre les gaz à effet de serre n'avaient pas ciblé les particules fines et d'autres polluants, entraînant le renforcement de la diésélisation du parc automobile déjà engagée depuis de nombreuses années. La modernisation du parc a également entraîné une forte diminution des pollutions.

La question des besoins de mobilité est également au cœur de la réflexion à mener dans les prochaines années sur la réduction des pollutions liées aux transports. En Ile-de-France, beaucoup de travailleurs habitent loin de leur lieu de travail et effectuent de longs déplacements.

Je pense qu'il faut que l'on réfléchisse à des schémas directeurs de long terme à l'échelle de l'Ile-de-France pour réduire ces besoins.

Nous avons proposé au début de la mandature actuelle que soit lancé un Grenelle de l'air. La municipalité l'a rejeté à l'époque et a préféré organiser une conférence citoyenne. Je pense que les deux sont parfaitement compatibles. Les résultats de la conférence citoyenne mériteraient d'être plus largement diffusés. Tout ceci participe d'un partage des constats et de la construction d'un consensus. Le Grenelle de l'air portait l'idée de rassembler l'ensemble des interlocuteurs acteurs de ces sujets - à la fois les défenseurs de l'environnement et ceux que l'on cible comme responsables de ces pollutions. Nous avons réussi notre pari, en permettant le dialogue et l'avancement de compromis importants. Je crois qu'un dialogue semblable doit être engagé à l'échelle de l'Ile-de-France et du Grand Paris entre les institutions, les entreprises, les syndicats et les associations.

M. le Maire : Je vous remercie. Je souhaite répondre à M. Dargent pour lui dire que nous sommes, bien entendu, à la recherche du consensus mais qu'il ne faut pas non plus caricaturer les positions des uns et des autres.

Les critiques portées contre le projet de tramway ne visaient pas à remettre en cause son principe mais les modalités de sa mise en œuvre.

Certaines mesures prises depuis 2001 n'ont pas toutes été dans le bon sens. Les bennes électriques présentes avant 2001 ont ainsi été retirées de la circulation au profit de bennes diésels, de même que les bus de la RATP.

Concernant l'usage du vélo, j'ai été étonné que la loi Pinel supprime l'obligation d'installer des locaux à vélo dans chaque bâtiment construit. Nous avons

actuellement un plan vélo complémentaire de celui de la Ville. Nous verrons le sort que lui réservera la municipalité, mais je ne suis pas du tout hostile à la multiplication de zones 30 dans le 15^e arrondissement.

Nous avons voté également la piétonisation le dimanche de la rue du Commerce qui n'a malheureusement jamais vu le jour, même si je ne néglige pas les difficultés de mise en œuvre de telles mesures qui mobilisent un grand nombre de personnels.

Nous avons également proposé la création d'une ferme urbaine sur un espace où la Ville a préféré construire des logements, ce que je peux comprendre. Les mesures prévues par la municipalité concernant l'écotaxe sont par ailleurs encore assez floues.

Je voudrais maintenant savoir si, dans la salle, certaines ou certains d'entre vous souhaitent s'exprimer.

M. Alain Tennes, vice-président de l'association respiration Paris 15 : J'ai l'impression qu'on ne vit pas dans la même ville : je suis Parisien depuis toujours et je pense que l'ensemble des mesures sont totalement déconnectées des réalités. On nous parle d'interdictions, de mesures, mais des actions simples sont à mener, qui existent dans d'autres villes d'Europe depuis longtemps. Les camions non munis de dispositifs spéciaux anti-pollution ne peuvent approcher à moins de 30 km le centre de Londres. A Genève, rouler dans une voie réservée aux bus occasionne une amende de 350 euros.

40% des Parisiens n'ont plus de voitures. Ceux qui se déplacent en voiture à Paris viennent de l'extérieur de la ville : c'est toute l'Ile-de-France qui circule à Paris. Il faudrait seulement faire respecter les interdictions actuelles : le stationnement gênant, les voies réservées aux bus et taxis par exemple. Interdisons à tout le trafic poids lourd de transiter par le périphérique. Ce sont des mesures simples qui ne nécessitent aucun plan et aucun investissement.

M. le Maire : Je vous remercie d'avoir constaté en effet que Paris est au centre d'une agglomération de 12 millions d'habitants dans laquelle il n'y a pas que des Parisiens.

Une personne du public : Je vous remercie de votre présence, vous tous qui êtes largement plus nombreux que nous. Il y a dans cette salle à peine 10 associations d'un CICA qui en compte 490. Je partage l'opinion de votre collaborateur qui a indiqué dans un rapport de l'inspection générale que le CICA

était moribond. A chaque fois que je le rappelle au sein de l'assemblée plénière, ce propos est constamment censuré.

Ma question concerne Airparif. Pour avoir une méthode scientifique, il faut disposer d'une méthode correcte de relevés. Pour disposer d'un maillage idéal, êtes-vous autorisé à placer une station dans le lieu de votre choix ? Quand une commune refuse une station, disposez-vous d'un droit pour l'imposer ? Etes-vous vraiment indépendant ?

M. Clave : Merci. La loi ne permet pas à Airparif d'imposer l'installation d'une station. Nous dépendons du bon vouloir du maire. Nous avons perdu un procès sur ce point là et avons même été condamnés pour occupation illicite. Il s'agit d'un vrai problème, même si cela ne nuit pas à l'indépendance de l'association. Il faut accepter la nécessité de travailler avec les collectivités sur ces points.

Une personne du public : Ma question s'adresse au représentant de l'ADEME. La nouvelle réglementation sur l'usage des cheminées va provoquer une destruction de ces éléments qui participaient étroitement au décor typique des appartements parisiens. L'ADEME a-t-elle engagé une réflexion sur cette transformation radicale du patrimoine historique du tissu urbain parisien ?

M. Lepesant : Je vais vous rassurer : l'interdiction concerne l'utilisation et non la possession. Aucune destruction de cheminées n'aura lieu.

Une personne du public : L'interdiction va quand même acculer les personnes à détruire ces cheminées devenues encombrantes.

M. Lepesant : Aucune obligation d'enlèvement des appareils n'existe.

Une autre personne du public : Il n'y a pas d'interdiction, mais toutes les cheminées disparaissent systématiquement de l'intérieur des immeubles.

Monsieur le Maire : Il s'agit d'un choix individuel qu'il est difficile d'influencer.

Je vous remercie et je pense que nous avons avancé sur beaucoup de pistes qu'il nous reste désormais à mettre en œuvre.

Le Député-Maire du XV^{ème} arrondissement

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Philippe Goujon', with a long horizontal stroke extending to the left.

Philippe GOUJON