IX. Avis de la Ville sur le Projet de PPA francilien article R.222-21 du Code de l'Environnement

Conformément aux exigences de l'article R.222-21 du Code de l'Environnement

« Le projet de plan est soumis pour avis au conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques de chacun des départements dont le territoire est inclus, en tout ou partie, dans le périmètre du plan »

VILLE DE
PARIS

La Secrétaire Générale

D23SGVP-112516

Paris, le 25 OCT. 2023

Monsieur Le Préfet,

Vous avez saisi la Maire de Paris par courrier daté du 25 juillet 2023 pour qu'elle émette un avis sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère 2022-2030 conformément à l'article R.222-21 du Code de l'Environnement. J'ai l'honneur de vous informer par ce courrier de l'avis défavorable de la Ville de Paris sur ce projet.

Nous mesurons l'ampleur de la responsabilité que nous partageons collectivement, État, Région, Métropole, Ville de Paris. Notre ambition doit être maximale sur chacun de nos périmètres de compétences. Nos actions en faveur ou défaveur de la qualité de l'air en Ile de France feront plus ou moins de morts. Malgré une nette baisse des concentrations de polluants atmosphériques ces dernières années, encore 40 000 Franciliens sont exposés à des dépassements des valeurs limites de la qualité de l'air en 2022, 10 000 à Paris. L'enjeu sanitaire est majeur. En 2019, l'Observatoire Régional de Santé et Airparif ont estimé à 6 220, le nombre de décès par an dus à la pollution de l'air en Île-de-France, 1 500 à Paris.

Notre action doit être d'autant plus exigeante que la révision du PPA d'Île-de-France intervient dans un contexte de contentieux européen dans le cadre duquel l'État a été condamné par le Conseil d'État pour le non-respect des valeurs limites depuis 2008. Par ailleurs, de nombreux recours administratifs ont été intentés contre les PPA d'autres territoires (Nice, Marseille, Grenoble, Lyon et Saint-Etienne), par des associations ou certaines collectivités (Grenoble). Ces recours contre les PPA ont pour point commun de souligner un non-respect de la réglementation ainsi qu'un manque d'ambition, de cohérence, de justice sociale et de moyens alloués par l'État.

I- Les valeurs guide de l'Organisation Mondiale de la Santé, une boussole

En 2021, les valeurs guides de l'OMS ont été sensiblement renforcées du fait des nouvelles preuves scientifiques d'impact de la pollution sur la santé. Des études sanitaires ont montré les gains importants que représenterait pour la santé humaine la réduction de la pollution atmosphérique en Ile de France à ces niveaux.

La réglementation européenne actuellement en cours de révision dans le cadre du Green Deal devrait prendre le même chemin. Les discussions en cours autour de la Directive sur la qualité de l'air semblent indiquer que la valeur limite pour les PM2.5 sera abaissée au moins à 10 µg/m3, valeur guide intermédiaire de l'OMS et potentiellement jusqu'à 5 µg/m3 (valeur guide), tandis que la valeur limite pour le NO2 devrait être réduite de moitié à 20 µg/m3, et potentiellement jusqu'à 10 µg/m3 (valeur guide).

Monsieur Marc GUILLAUME
Préfet de la Région d'Ile de France
Préfet de Paris
Préfecture de Paris
5, rue Leblanc
75015 Paris

Avec plusieurs de ses homologues européens préoccupés par les effets de la qualité de l'air sur la santé de leurs concitoyens, la Maire de Paris a introduit une pétition auprès du Parlement Européen pour demander une norme Euro 7 ambitieuse, conforme à la trajectoire fixée par l'OMS.

Le projet de PPA couvre la période 2022-2030. Il devrait donc se fixer de nouveaux objectifs à l'échéance 2030, qui est également celle des prochains Plans Climat Air Energie de la Ville de Paris et de la Métropole du Grand Paris. Or, le PPA précise qu'il atteindra en 2030 les valeurs réglementaires européennes actuelles, alors que celles-ci devraient être renforcées dans les prochains mois. L'évaluation du PPA indique que la valeur limite actuelle sera tout juste respectée en Ile de France en 2030, bien loin donc d'atteindre les recommandations de l'OMS.

La Loi d'Orientation des Mobilités quant à elle impose aux Plans d'Action Qualité de l'Air (PAQA) annexés aux PCAET des collectivités un respect des valeurs règlementaires dès 2025. Même les PCAET et PCAEM votés en 2018 avaient pour objectif de respecter les valeurs guides OMS (version 2005) en 2030.

Les acteurs publics comme les acteurs privés, ceux du transport comme les particuliers doivent disposer d'une vision claire du cap vers lequel nous tendons et du rythme des changements attendus. La ville de Paris préconise que le PPA fixe des objectifs plus ambitieux à horizon 2030 en s'adossant aux valeurs guides intermédiaires proposées par l'OMS (20µg/m3 pour le NO2 et 10µg/m3 pour les PM2,5) afin d'atteindre progressivement les nouvelles recommandations de l'OMS dans un avenir plus proche, qu'il conviendrait de se fixer également.

La ville de Paris a pour ambition :
- Qu'en 2025, aucun Parisien ne soit exposé à un dépassement des valeurs règlementaires pour le NO2
- Qu'en 2030, les prochaines Directives Européennes (seuils divisés par 2 par rapport aux normes actuelles) soient respectées
- Qu'en 2035, les recommandations de l'OMS soient respectées.

II- Réduire l'écart entre les objectifs et les actions envisagées, un enjeu de santé publique

La Ville de Paris souligne l'écart entre les objectifs de respect de valeurs règlementaires et la réalité des actions menées sur les secteurs d'émission qui ne sont pas de sa compétence réglementaire, comme la gestion des mobilités sur l'espace public ou encore de la mise en œuvre de la Zone à Faible Emission (ZFE), qui relève à présent de la compétence de la MGP.

La réduction des inégalités environnementales doit être au cœur de nos actions.

La principale action contenue dans le projet de PPA, à savoir la mise en œuvre en 2025 de l'étape Crit'air3 de la Zones à Faible Emission (ZFE) assortie d'un contrôle effectif des véhicules, relève d'une obligation légale prévue dans la Loi Climat et Résilience.

Les débats actuels sur la ZFE montrent bien l'importance pour les pouvoirs publics de communiquer le plus en amont possible sur l'évolution des réglementations afin que les professionnels et les particuliers puissent anticiper leurs futurs choix de mobilité, ou l'achat d'un nouveau véhicule. Nombre de nos concitoyens n'avaient jamais entendu parler de la ZFE lors de la mise en œuvre des dernières étapes métropolitaines. Il convient dès à présent d'annoncer le calendrier de restriction pour les prochains véhicules classés Crit'air 2 et 1.

La Ville de Paris note la volonté de déployer le Contrôle Sanction Automatisé mais confirme sa demande de soutien financier pour le déploiement et l'exploitation, ainsi que la définition d'un calendrier rapide de mise en place. De la même façon, elle rappelle la nécessité de l'accompagnement financier des populations les plus précaires.

Pour accompagner la transition du parc routier, le soutien à l'électrique doit être affirmé (déploiement des bornes de recharges, avitaillement, places de parking réservé), à côté du développement du vélo et des infrastructures cyclables ainsi que les mobilités partagées.

La Ville de Paris encourage l'Etat à poursuivre l'effort d'investissement massif pour augmenter l'offre de transports en commun (bus, tramways, métros, etc.), rénover les lignes pour améliorer la ponctualité afin d'inciter les Franciliens à utiliser plus souvent les transports en commun au détriment de la voiture individuelle.

Une évolution du cadre réglementaire permettrait d'encourager la mise en place des Zones à Trafic Limité (ZTL), qui libère de l'espace pour les modes actifs et les transports en commun en limitant le trafic de transit. En 2024, la Ville de Paris a pour ambition d'inaugurer la première zone apaisée à grande échelle dans le centre de Paris. Autre projet emblématique, après les Jeux Olympiques et Paralympiques, la transformation de la Place du Trocadéro et du Pont d'Iéna permettra de faire une plus grande place aux piétons, aux cyclistes ainsi qu'au végétal en réduisant fortement la place de la voiture.

Concernant la régulation du trafic dans les grands axes, le PPA évoque l'étude du contournement de l'A86 et du boulevard périphérique par la francilienne pour les poids lourds : celui-ci a déjà fait l'objet d'une évaluation dans le cadre d'un précédent PPA, avec des travaux menés par la DRIEAT et le CEREMA. Celle-ci avait conclu que ce contournement n'apportait pas de gain substantiel sur la qualité de l'air.

Le PPA pourrait plutôt accompagner la création de la voie réservée VR2+ (voie réservée aux transports collectifs et aux véhicules avec deux personnes ou plus) sur le boulevard périphérique. Plus globalement, il pourrait mettre en place des objectifs de réduction du trafic sur les grands axes franciliens, de manière à ne plus exposer à court terme les populations riveraines à des niveaux de pollution de l'air et sonore excédant les seuils OMS.

Concernant la promotion des solutions de chauffage bas carbone non émettrices de polluants de l'air, la principale action du PPA est l'accélération du renouvellement des vieux équipements vers des équipements plus récents via les Fonds air bois. Ses actions relatives au chauffage au bois devront être complétées pour respecter le plan national bois de 2022 (-50% d'émissions de PM2,5 entre 2020 et 2030). Il apparaît nécessaire de mieux sensibiliser la population à cet enjeu et de repenser au niveau régional et métropolitain les politiques de promotion du bois énergie pour atteindre les recommandations de l'OMS.

Enfin, plusieurs mesures du PPA concernent les procédures d'information et d'alerte des épisodes de pollution. La Ville de Paris approuve le renforcement des mesures prises dans le cadre du futur PPA et propose, face à l'amplification des épisodes de fortes chaleurs, d'étendre le dispositif pendant les périodes de canicule avant même qu'elles ne génèrent un pic de pollution à l'ozone.

Lors de pics pollution à l'ozone associée aux fortes chaleurs, la Préfecture de Police de Paris peut mettre en place des mesures de circulation différenciée basées sur la vignette Crit'Air (seuls les véhicules catégorisés 0, 1 et 2 sont autorisés à circuler). La Ville de Paris plaide pour que ces mesures soient systématiquement appliquées.

Pour finir, la Ville de Paris regrette que dans ce projet de PPA, contrairement au précédent, ne figure aucune mesure agissant sur les pratiques agricoles (de fertilisation azotée) comme source de pollution. En effet, l'agriculture est le premier émetteur d'ammoniac en Ile-de-France (71%), précurseur de particules secondaires, qui voyagent ensuite dans toute l'agglomération dense. Le PREPA (décembre 2022) prévoit par ailleurs de nombreuses actions sur ce secteur, qui ne sont pas déclinées dans le PPA Ile-de-France.

En conclusion, la Ville de Paris émet un avis défavorable sur le projet de PPA, dans la mesure où :

1. Ce projet se fixe un objectif qui sera caduque en 2025 (après la révision en cours des valeurs réglementaires européennes).

2. Ce PPA révisé vise l'atteinte des valeurs réglementaires actuelles pour le NO2 à horizon 2030 alors que Paris est en passe de se fixer pour objectif de respecter dès 2030 les Directives européennes en cours de révision pour la qualité de l'air ambiant, bien plus ambitieuses que les valeurs limites actuelles. La Ville de Paris vise également le respect en 2035 des recommandations de l'OMS : le PPA porte des ambitions moins élevées que le PCAET actuel.

3. Le projet de PPA n'anticipe en aucune façon la future réglementation européenne, et ne se fixe aucun objectif de respect à moyen terme des recommandations de l'OMS. Cette absence d'objectif s'accompagne de l'absence d'actions susceptibles d'améliorer sensiblement la qualité de l'air, retardant ainsi toute possibilité d'améliorer rapidement la santé des Franciliens.

4. Les actions qui permettraient les baisses d'émissions les plus importantes, et de ce fait une chute conséquente des concentrations, ne relèvent pas de la compétence de la Ville de Paris. Force est cependant de constater qu'aucune mesure ambitieuse n'est proposée pour lutter contre la pollution liée au trafic routier.

5. Pour la ZFE, le PPA intègre par défaut le calendrier annoncé dans la loi Climat et Résilience et n'annonce aucun calendrier pour les prochaines étapes (interdiction des Crit'air 2 et 1), qui permettrait aux particuliers et aux professionnels d'anticiper leur futur mode de déplacement et de pouvoir espérer respecter les futures Directives en 2030 ainsi que les recommandations OMS en 2035.

6. La Ville de Paris note la volonté de déployer le Contrôle Sanction Automatisé mais confirme sa demande de soutien financier pour le déploiement et l'exploitation, ainsi que la définition d'un calendrier rapide de mise en place.

7. La Ville de Paris rappelle la nécessité de l'accompagnement financier des populations les plus précaires pour le déploiement des prochaines étapes de la ZFE et souhaite disposer d'un calendrier de mise en place.

8. La Ville de Paris demande à ce que les particules ultrafines soient prises en compte dans le seuil de déclenchement des pics de pollution aux particules fines, afin d'aborder le problème dans sa globalité en l'état des connaissances scientifiques disponibles.

9. Lors de pics pollution à l'ozone et en prévention de ceux-ci lors des épisodes de fortes chaleurs, la Ville de Paris plaide pour que les mesures de circulation différenciée basées sur la vignette Crit'Air (seuls les véhicules catégorisés 0, 1 et 2 sont autorisés à circuler) soient systématiquement appliquées. La Ville de Paris demande également l'instauration de la gratuité des transports en commun en période de pic de pollution.

Le Conseil de Paris aura l'occasion de délibérer sur cet avis lors d'une prochaine session.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma parfaite considération.

Marie VILLETTE