

Plan de lutte contre la pollution liée au trafic routier





Sommaire

Edito d'Anne Hidalgo, Maire de Paris	4
Edito de Christophe Najdovski	5
Etat des lieux de la pollution de l'air en Ile-de-France, avec Airparif et le CNRS	6
Un enjeu majeur de santé publique	9
Le trafic routier, un des principaux facteurs de pollution atmosphérique	10
Un plan bâti sur la concertation	11
Améliorer la qualité de l'air : un enjeu prioritaire pour les habitants de la Métropole	15
Entre 2001 et 2014, une baisse sans précédent de la pollution (étude Airparif)	16
Favoriser la circulation et le stationnement des modes de transports propres	21
Vers une interdiction de circulation des véhicules les plus polluants	31

Edito d'Anne Hidalgo,



La lutte contre la pollution de l'air est un enjeu de santé publique majeur. A Paris, où cohabitent 2 millions de résidents et plusieurs millions de visiteurs et où ont lieu 28 millions de déplacements quotidiens, elle revêt même un caractère d'urgence. Chaque jour, des millions de Franciliens et de Parisiens sont exposés à des niveaux élevés de pollution, notamment aux particules, déclarées « cancérogènes certains » par l'Organisation mondiale de la santé en juin 2012.

A Paris et en Ile-de-France, les sources de pollution atmosphérique sont essentiellement liées au trafic routier. Le parc automobile français, l'un des plus diésélisés au monde, est l'un des principaux émetteurs de particules fines, qui se concentrent surtout dans le cœur de l'agglomération parisienne.

La politique menée par la Ville depuis 2001, notamment à travers le développement de l'offre de transport en commun et de réduction de l'emprise de la voiture, a permis d'améliorer globalement la situation. Mais les Franciliens sont encore trop souvent exposés à un air de mauvaise qualité.

La nécessité d'agir avec force et détermination ne se discute donc plus, elle s'impose à tous. Dès le début de mon mandat, j'ai fait de ce combat l'une de mes priorités. Avec mon équipe, j'ai engagé une vaste concertation, qui a associé tous les acteurs concernés et mobilisé toutes les énergies : conférence citoyenne organisée avec l'institut de sondage IFOP à l'automne dernier, conférence des élus de la métropole en janvier, dialogue permanent et constructif avec le monde de l'entreprise, le commerce et l'artisanat.

Cette concertation nous a permis de bâtir un plan de lutte contre la pollution particulièrement ambitieux, dont les premières mesures verront le jour dès 2015. J'ai tenu à ce qu'il repose sur deux leviers : l'incitation d'abord, avec des aides et un accompagnement accru des habitants et des professionnels pour qu'ils fassent évoluer leurs modes de transports ; la restriction ensuite, avec l'interdiction progressive des véhicules les plus polluants.

Ce plan permettra d'accélérer la politique de développement des modes alternatifs à la voiture thermique, et d'agir de manière encore plus volontariste sur la circulation, au bénéfice de véhicules plus propres. D'ici 2020, nous constaterons à Paris une amélioration concrète de la qualité de l'air.

Parce que la pollution ne s'arrête pas à nos limites administratives, je compte aussi faire de ce combat un sujet prioritaire de la future Métropole. Le dialogue déjà engagé avec les élus locaux du Grand Paris va se poursuivre et s'intensifier au cours des prochaines semaines, afin que ce plan puisse s'étendre à une échelle métropolitaine, et que tous nos territoires et tous nos habitants voient leur santé protégée et leur qualité de vie progresser.

Edito de Christophe Najdovski



Adjoint en charge des Transports, de la Voirie,
des Déplacements et de l'Espace public

Il est temps de changer d'air !

A Paris, la pollution touche tout le monde : le piéton, le commerçant, le voyageur en transports en commun, le riverain, l'enfant dans son école, le salarié aux heures de bureaux, le cycliste, etc. jusqu'au conducteur dans son véhicule, le premier touché par la pollution.

Nous nous trouvons face à un enjeu majeur de santé publique : 90% de la population parisienne vit dans un cadre quotidien pollué. Les concentrations en différents polluants continuent de dépasser régulièrement les valeurs limites prescrites par l'Union européenne et atteignent presque deux fois la limite réglementaire fixée par la directive 2008/50/CE.

Deux à quatre millions de Franciliens, dont une majorité de Parisien(ne)s, sont soumis à un air de mauvaise qualité, principalement impactés par les particules fines, reconnues cancérogènes par l'Organisation Mondiale de la Santé, et les oxydes d'azote. Les effets sur la santé se manifestent à court terme, suite à un pic de pollution, mais également à moyen et long terme avec des niveaux d'exposition plus bas mais prolongés. Cette exposition chronique constitue un enjeu sanitaire majeur auquel nous devons faire face : aujourd'hui, en France et à Paris, on meurt de la pollution. Il faut agir !

A Paris, le trafic routier représente 66% des émissions d'oxyde d'azote et 56% des particules fines PM10, ce qui en fait le secteur principal d'émission de pollution.

Conformément aux engagements pris dans le vœu voté en mai 2014 au Conseil de Paris, la Ville de Paris prend donc dès 2015 une série de mesures graduées et échelonnées de lutte contre la pollution, avec notamment l'interdiction progressive des véhicules les plus polluants. Parce que cette petite révolution de la mobilité urbaine ne se fera pas en un jour et qu'il faut tout mettre en œuvre pour que ces ambitions se concrétisent, avec justice et équité, l'accompagnement est au cœur de ce plan : ces mesures feront l'objet d'un accompagnement ciblé, notamment financier, afin de faciliter la transition vers des véhicules moins polluants, y compris pour les professionnels.

Respirer un air plus sain doit devenir un droit pour les Parisiens et les Franciliens. Alors que seuls 12% des déplacements intra parisien ou en échange avec la banlieue sont réalisés en voiture individuelle, l'offre de moyens de déplacements ne cesse de se diversifier et de s'étendre (métro, tramway, RER, bus, vélib', autolib', autopartage...), il est temps d'enclencher un changement profond de nos mobilités. L'objectif de ce plan est de donner les gages d'un air quotidien plus sain, tout simplement.

État des lieux de la pollution de l'air en Ile-de-France avec Airparif et le CNRS

Chaque jour, plusieurs millions de Franciliens et de Parisiens sont exposés à des particules déclarées «cancérogènes certains» par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en juin 2012.

Des dépassements réguliers des seuils européens

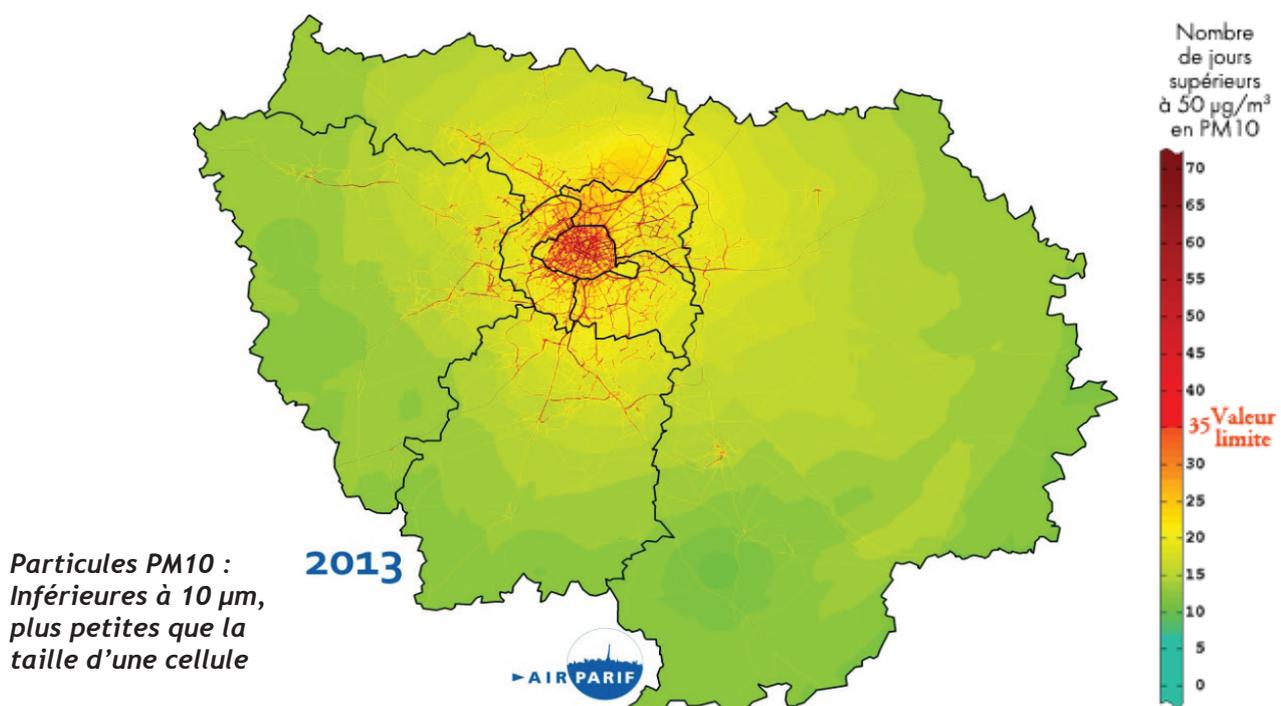
Le dernier bilan d'Airparif sur la qualité de l'air en Ile-de-France* démontre que les concentrations de polluants auxquels nous sommes exposés dépassent régulièrement les valeurs limites prescrites par l'Union européenne. Ils atteignent presque deux fois la limite réglementaire fixée par la directive 2008/50/CE. A proximité du trafic routier, les niveaux de pollution relevés en 2013 sont même jusqu'à quatre fois supérieurs aux seuils fixés.

Les Parisiens plus gravement touchés par la pollution

Les cartes annuelles réalisées par l'agence révèlent que c'est au niveau de l'agglomération parisienne et des grands axes de petite couronne que ces valeurs limites sont le plus souvent dépassées.

Particules PM10

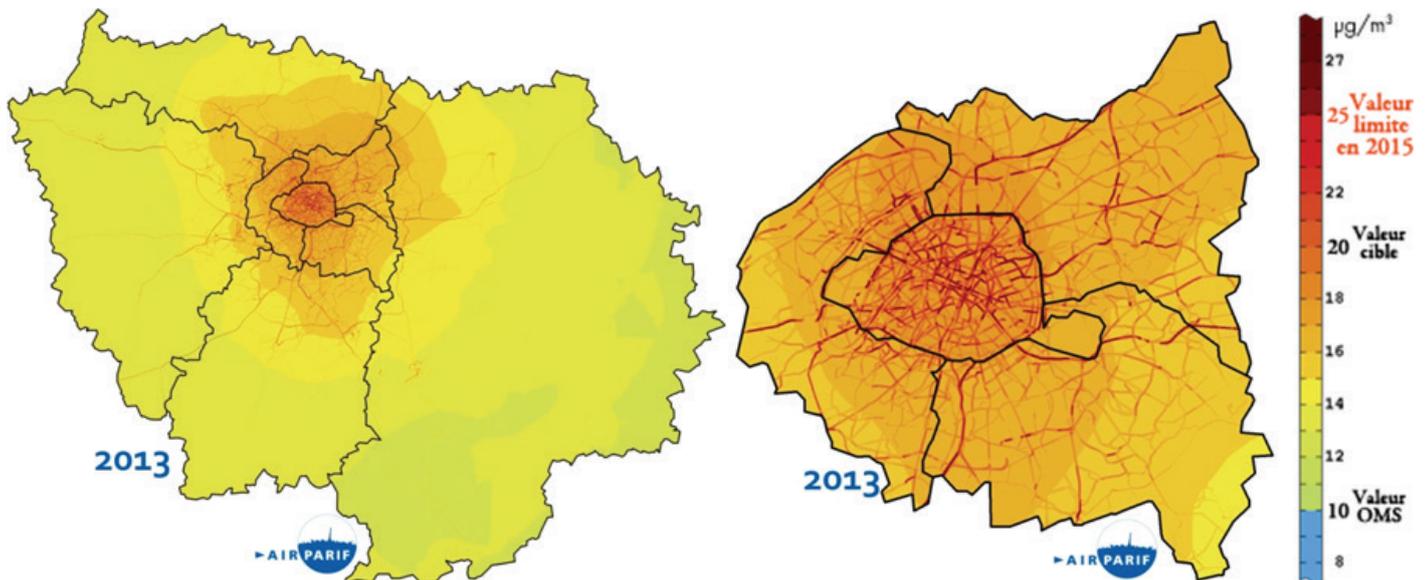
En 2013, ce sont environ 1,4 millions d'habitants situés dans l'agglomération parisienne et habitant au voisinage de grands axes de circulation qui sont potentiellement soumis à des niveaux de particules PM10 ne respectant pas la réglementation.



*Bilan de la qualité de l'air 2013 en Ile-de-France

Particules PM2,5

Pour les particules fines PM2,5, l'ensemble des 11,7 millions de Franciliens sont potentiellement concernés en 2013 par le dépassement de l'objectif de qualité (égal à la valeur guide de l'Organisation Mondiale de la Santé de 10 µg/m³).

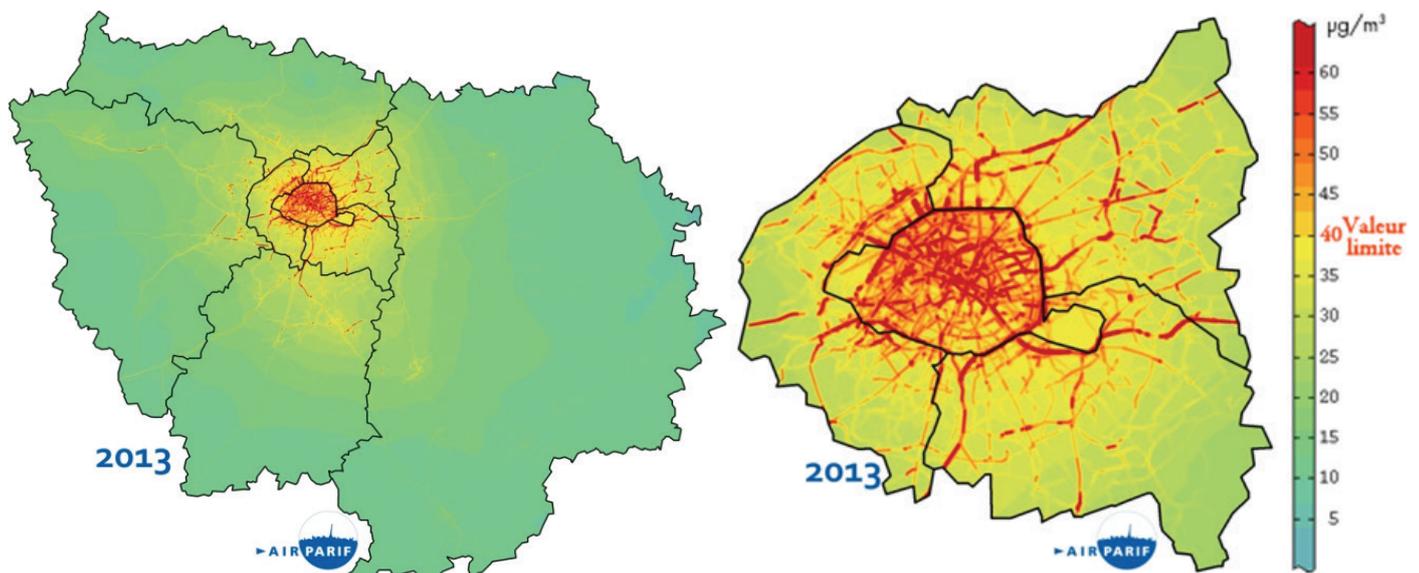


Particules fines PM2,5 : inférieures à 2,5 µm, plus petites que la taille d'une bactérie

Dioxyde d'azote : des niveaux en légère baisse mais une valeur limite toujours sévèrement dépassée

Le secteur du trafic routier est responsable de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote (les moteurs diesel en rejettent deux fois plus que les moteurs à essence catalysés) et le chauffage de 20 %. L'origine du dioxyde d'azote est majoritairement attribuable au trafic routier.

En 2013, 3,4 millions de Franciliens dont plus de 9 parisiens sur 10 sont potentiellement exposés à des niveaux de dioxyde d'azote (NO₂) au-delà de la réglementation. La valeur limite est dépassée à proximité des axes routiers et dans le cœur de l'agglomération, en situation éloignée du trafic.



Paris, première ville au monde à rendre la pollution de l'air visible

Nombre de particules ultrafines (de 0.2 à 1 micron) par litre d'air mesuré depuis le ballon GENERALI par le LOAC



Exemple récent de résultats mesurés par le LOAC

Projet unique au monde résultant d'une collaboration entre la Mairie de Paris, Airparif, Generali, le CNRS, et Aérophile, le ballon de Paris s'est transformé en un véritable laboratoire volant pour mesurer, 7 jours sur 7, la quantité de particules ultrafines au dessus du Parc André Citroën.

Les résultats de cette étude, rendus publics en novembre dernier, démontrent la présence massive de particules ultrafines extrêmement nocives pour la santé :

➤ Au cours d'une journée standard, les Parisiens respirent environ 200 000 particules par litre d'air (1 respiration = ½ litre d'air).

➤ Lors du pic de pollution 13 décembre 2014, l'air contenait plus de 6 millions de particules fines inférieures à 1 µm par litre, rendant comparable la situation à celle du tabagisme passif. Un test en laboratoire a montré que la fumée de 8 cigarettes dans une pièce d'environ 20m² produit autant de particules.

Un enjeu majeur de Santé Publique

« La pollution atmosphérique est la cause inacceptable, et pourtant évitable, de 42.000 décès par an en France. Elle réduit notre espérance de vie de 6 à 9 mois », rappelle Bernard Jomier, adjoint à la Maire en charge de la santé.

Avec des mesures courageuses concernant les transports et l'usage des véhicules dans Paris, « la Ville répond à une urgence de santé publique, alors que trop de Parisiennes et de Parisiens souffrent de la mauvaise qualité de l'air qu'ils respirent », salue-t-il.

« Conformément à la volonté de l'exécutif de réduire les inégalités sociales et territoriales de santé, ces mesures de lutte contre la pollution atmosphérique, ainsi que le Plan de Santé Environnementale dont Paris va se doter d'ici l'automne, témoignent de l'engagement de notre collectivité en faveur de la santé de tous, habitants, visiteurs et usagers », souligne l'adjoint.

Des effets avérés sur la santé

La pollution atmosphérique a des effets avérés sur la santé et contribue au développement de pathologies chroniques : infarctus du myocarde, affections respiratoires, affections cardiovasculaires, cancers...

La lutte contre la pollution de l'air est ainsi un enjeu de santé publique majeur. À Paris, où cohabitent 2 millions de résidents et plusieurs millions de visiteurs et où ont lieu 28 millions de déplacements quotidiens, elle revêt un caractère d'urgence.

Selon l'étude APHEKOM (*Improving Knowledge and Communication on Air Pollution and Health in Europe - mars 2011*), coordonnée par l'Institut de veille sanitaire, la pollution de l'air coûte 6 mois d'espérance de vie aux Franciliens, cause des affections respiratoires et provoque des facteurs favorisant les infarctus.

Une étude de l'Institut de veille sanitaire, publiée le 6 janvier 2015, confirme les effets à court terme des particules PM10 sur la mortalité, même à des concentrations conformes à la réglementation européenne (40 µg/m³).

L'effet induit de la pollution sur la santé, la qualité et l'espérance de vie représenterait en Europe un coût d'environ 31,5 Mds pour la collectivité publique.

Selon l'Agence européenne de l'environnement, en 2011, la pollution de l'air serait responsable de 430 000 morts dans les pays membres de l'UE.

Sabine Host, chercheuse à l'Observatoire Régional de Santé Île-de-France (ORS)

« Depuis le début des années 90, les études épidémiologiques, étayées par les études toxicologiques et expérimentales, mettent en évidence les liens entre exposition à la pollution atmosphérique urbaine et différentes pathologies.

A Paris et en petite couronne (93, 92, 94), la pollution de l'air est responsable sur le long terme, du fait d'une exposition chronique, de 1400 décès anticipés environ chez les adultes. Ceci correspond à 4% des décès « toutes causes non accidentelles » enregistrés, qui se traduisent par une perte par habitant de 6 mois d'espérance de vie à 30 ans. Face aux effets de la pollution de l'air, les enfants, les personnes âgées ou les malades chroniques sont plus vulnérables. »

Le trafic routier, un des principaux facteurs de pollution atmosphérique

A Paris et en Ile-de-France, les sources de pollution atmosphérique proviennent essentiellement du trafic routier. Il est à l'origine de 2/3 des émissions de dioxyde d'azote et de 55% des émissions de particules.

Le parc automobile français, l'un des plus diésélisés au monde en raison des incitations fiscales, est l'un des principaux émetteurs de particules fines PM_{2,5} et PM₁₀, qui se concentrent surtout dans le cœur de l'agglomération parisienne.



Un plan bâti sur la concertation



Un travail transversal, qui mobilise l'ensemble de l'Exécutif parisien

«La lutte contre la pollution est un des enjeux majeurs de la mandature et l'équipe municipale est unie et rassemblée pour porter le plan anti-pollution souhaité par Anne Hidalgo», se réjouit **Bruno Julliard**, premier adjoint à la Maire.

Ce plan, «d'une importance capitale pour la santé des Parisiens, notamment les plus fragiles», permet aujourd'hui «d'affirmer le rôle moteur de Paris en matière environnementale», estime l'édile.

Un signal fort, l'année où Paris accueille la COP 21

«Ce plan prend tout son sens l'année de la 21^e conférence sur le climat qui se déroule à Paris» souligne **Célia Blauel**, adjointe à la Maire en charge de l'environnement.

«Il témoigne d'une volonté de penser la ville durable pour d'une part, lutter contre la pollution atmosphérique et améliorer la santé des Parisiens, et pour d'autre part réduire nos émissions de gaz à effet de serre et contribuer à préserver la planète», se félicite-elle.

«Notre capitale montre ainsi une nouvelle fois qu'elle s'engage activement dans la lutte contre le changement climatique», déclare l'élue.

Les élus métropolitains rassemblés pour bâtir une stratégie à l'échelle de l'agglomération

Anne Hidalgo a souhaité associer l'ensemble des élus de la Métropole en leur soumettant son plan d'action pour améliorer durablement la qualité de l'air en Ile-de-France.

Les échanges entre Paris et les communes limitrophes ont ainsi permis de réaffirmer leur volonté commune de se rassembler autour de cet enjeu majeur de santé publique.

Ils sont convenus de poursuivre le travail engagé ensemble afin que les mesures prises par la capitale ne soient pas sujettes à clivage avec la petite et la grande couronne, mais permettent au contraire d'enclencher une dynamique collective au service des Franciliens.

Les élus parisiens et métropolitains rassemblés ont également exprimé leur volonté conjointe de bâtir une stratégie commune à l'échelle de la Métropole.

Les professionnels écoutés

L'amélioration de la qualité de l'air ne peut se faire au détriment du dynamisme économique et du rayonnement de Paris.

C'est la raison pour laquelle une concertation a été engagée avec les représentants des professions qui seront les plus concernées par le plan : acteurs de la logistique urbaine, artisans et commerçants, autocaristes, chambres consulaires.

« Les professionnels du tourisme, premier poumon économique de la capitale, ont déjà engagé l'adaptation de leur flotte aux enjeux de la lutte contre la pollution avec près de la moitié des autocars aux normes les plus propres Euro 5 et 6. Une concertation spécifique engagée avec les trois lignes d'autobus touristiques a également déjà permis d'acter comme objectif commun le renouvellement intégral de leur flotte vers le tout électrique », détaille **Jean-François Martins**, adjoint à la Maire en charge du tourisme.

En parallèle, « une concertation a également été engagée avec les autocaristes autour de trois thématiques : établir un schéma directeur de circulation (stationnement, dépose/reprise et grands axes de circulation) pour améliorer les parcours et réduire le trafic, accompagner vers des solutions industrielles de motorisation non polluantes et inventer de nouvelles mobilités douces pour le tourisme à Paris », détaille-t-il.

« Nous souhaitons avancer dans le dialogue, de façon pragmatique, réaliste et ambitieuse, afin que les acteurs économiques puissent initier leur propre transition écologique sans déstabiliser leur activité. Je sais, pour en avoir discuté avec eux, qu'ils souhaitent s'investir dans la réussite de cet objectif », analyse **Olivia Polski**, adjointe à la Maire en charge du commerce, de l'artisanat, des professions libérales et indépendantes.

L'Exécutif parisien est conscient du fait que, pour beaucoup, leur véhicule est un outil de travail indispensable. « Pour construire ce plan, nous nous sommes adaptés aux réalités économiques et techniques, notamment pour les camions des commerçants exerçant sur nos marchés alimentaires. Nous discutons également avec eux du soutien que nous pourrions leur apporter, notamment par des aides financières à l'acquisition de véhicules propres », ajoute-t-elle.

Olivia Polski en est convaincue : « Cette phase d'élaboration avec les partenaires concernés est une clé de la réussite de ce plan : elle nous permet de définir ensemble les modalités d'adaptation et de se préparer sereinement au changement. »

Cette concertation se poursuivra dans les prochains mois afin d'ajuster les dispositifs d'accompagnement envisagés.

L'avis des citoyens pour améliorer la qualité de l'air

Afin d'associer les Franciliens à l'élaboration du plan pour améliorer la qualité de l'air, la Ville a confié en novembre dernier à l'Ifop l'organisation d'une grande conférence citoyenne.

Elle a démontré que les habitants de Paris et des communes limitrophes attendent de la part des pouvoirs publics des actes concrets.

Leur rapport, remis à la ville en novembre dernier, propose notamment :

- d'informer plus amplement les habitants de l'état de l'air ;
- de mettre en place des mesures contraignantes plus systématiques en cas de pics de pollution ;
- d'apaiser la circulation dans le centre de Paris ;
- de poursuivre les aménagements favorisant les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (augmentation du nombre de pistes cyclables, avantage au covoiturage, ticket de transport unique...).

Le plan de lutte contre la pollution atmosphérique s'inspire de ces préconisations. Il répond à un grand nombre des propositions citoyennes, notamment :

- généralisation du 30 km/h hors grands axes circulés ;
- création d'emplacements sécurisés pour garer les vélos dans le cadre du plan vélo 2015-2020 ;
- développement de vélos à assistance électrique dans le parc Vélib' ;
- création d'une journée sans voiture dès le 20 septembre 2015.



Frédéric Dabi, directeur général adjoint de l'Ifop

« L'Ifop a été sollicité par la Mairie de Paris afin de recueillir les propositions des Franciliens pour améliorer la qualité de l'air. A sa demande, nous avons

sélectionné 19 citoyens reflétant la diversité de la population parisienne et de la petite couronne.

Ils ont d'abord pu se faire un avis solide grâce à l'audition d'une douzaine de personnalités qui réfléchissent sur ces questions et à l'organisation de débats avec des experts. Ces citoyens ont ainsi pu faire des propositions pour lutter contre la pollution atmosphérique et ont également très clairement exprimé leur volonté que les pouvoirs publics posent rapidement des actes forts. »

Des citoyens du panel présenteront les conclusions de ce travail au Conseil de Paris des 9-10 février 2015.

Le Conseil Parisien de la Jeunesse sollicite

Afin de recueillir l'avis des jeunes Parisiens, Anne Hidalgo a également souhaité saisir le Conseil Parisien de la Jeunesse.

Celui-ci a émis un avis positif tout en faisant des propositions concrètes pour améliorer la qualité de l'air qui seront étudiées et si possible intégrées au plan.

« Le plan d'actions qui est proposé au vote du Conseil de Paris constitue une réponse appropriée aux enjeux de santé publique. Les membres du Conseil Parisien de la Jeunesse sont convaincus que les mesures qui composent ce plan constituent un premier ensemble de leviers concrets permettant la réduction de la pollution atmosphérique locale et pour l'amélioration de la qualité de l'air à Paris.

Ces dispositions, qui tentent de concilier nécessités individuelles et intérêt général, supposent la prise de conscience de ce qui les rend nécessaires mais, une fois acceptées, devraient avoir un fort impact sur les usages et les mentalités des citoyens parisiens et de leurs voisins de la future Métropole. » **Extrait de l'avis du CPJ.**

« Le Conseil Parisien de la Jeunesse, depuis 2003, est un espace d'expression des jeunes, d'élaboration d'initiatives citoyennes et de concertation sur des sujets liés à la politique municipale », détaille **Pauline Véron**, adjointe à la Maire de Paris chargée de la démocratie locale, de la participation citoyenne, de la vie associative, de la jeunesse et de l'emploi.

L'élue rappelle que la réforme de son fonctionnement adoptée en septembre 2014 « a pour objectif de renforcer le dialogue entre les jeunes et les élus, de leur permettre de contribuer aux solutions innovantes proposées par la ville pour accompagner les jeunes Parisiens vers l'autonomie ». « Cet avis est une nouvelle mise en œuvre concrète de cette réforme ambitieuse qui associe les jeunes aux décisions majeures de la ville », se réjouit-elle.

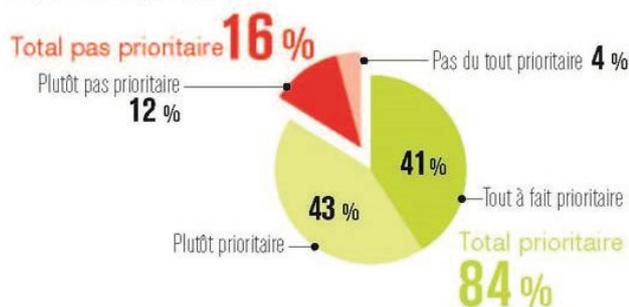
Améliorer la qualité de l'air : un enjeu prioritaire pour les habitants de la métropole

Un sondage IFOP, réalisé en décembre dernier pour le JDD, révèle ainsi que la lutte contre la pollution atmosphérique est « un enjeu prioritaire » pour une très forte majorité des Franciliens : 84% (dont 86% des Parisiens, 85% des habitants de la petite couronne et 82% de la grande couronne).

Par ailleurs, 64% des Franciliens sont favorables à la piétonisation du centre de Paris (1^{er}, 2^e, 3^e, et 4^e arrondissement). Près de trois quarts d'entre eux sont pour la mise en place de nouvelles voies de circulation réservées aux transports collectifs et aux véhicules respectueux de l'environnement (électrique ou gaz).

En cas de pic de pollution, 70% des Franciliens interrogés se disent favorables à l'application de la circulation alternée.

En Île-de-France, diriez-vous que la lutte contre la pollution de l'air est un enjeu tout à fait prioritaire, plutôt prioritaire, plutôt pas prioritaire ou pas du tout prioritaire ?



(À ceux qui ont une voiture diesel) - Seriez-vous prêt à abandonner votre voiture diesel en échange d'une réduction sur votre carte de transports en commun ou sur un abonnement Autolib' ?



Personnellement, êtes-vous favorable ou opposé à l'interdiction de la cigarette dans les parcs et devant les établissements publics (écoles, etc.) ?



Pour chacune des mesures suivantes qui pourraient être prises pour réduire la pollution de l'air en Île-de-France, diriez-vous que vous y êtes tout à fait, plutôt, plutôt pas ou pas du tout favorable ?

Tout à fait favorable Plutôt favorable Plutôt pas favorable Pas du tout favorable

Créer de nouvelles voies de circulation pour les véhicules propres (électriques ou gaz) et pour les transports collectifs (dont bus, taxis, covoiturage...)



Appliquer systématiquement la circulation alternée en cas de pic de pollution prolongé



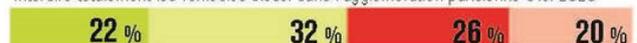
Appliquer systématiquement la circulation alternée en cas de pic de pollution dès que le pic d'alerte est atteint



Transformer le centre de Paris (1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e arrondissements) en une vaste zone réservée aux piétons, vélos, transports en commun et riverains



Interdire totalement les véhicules diesel dans l'agglomération parisienne d'ici 2020



Sondage Ifop pour le JDD, réalisé du 4 au 5 décembre 2014 auprès d'un échantillon représentatif de 804 Franciliens âgés de 18 ans et plus. Les interviews ont été réalisées par questionnaire auto-administré en ligne.

L'Union Européenne demande aux Etats des résultats sur la qualité de l'air

La France vit aujourd'hui sous la menace d'une sanction de l'Union européenne pour non-respect des règles de qualité de l'air dans les grandes villes. La Cour européenne de justice, dans un jugement en date du 19 novembre 2014, vient de préciser aux Etats « une obligation de résultats » en matière de lutte contre la pollution au dioxyde d'azote.

Entre 2001 et 2014, une baisse sans précédent de la pollution (étude Airparif)

Paris n'a pas attendu les récents pics de pollution pour agir contre la pollution atmosphérique. Ainsi, selon une étude d'Airparif réalisée entre 2002 et 2012, les efforts réalisés depuis plus de 10 ans pour réduire le trafic routier et favoriser les modes de circulation propres ont permis une baisse de la pollution sans précédent.

L'étude démontre qu'en 10 ans, les émissions de particules fines (PM10) ont diminué de 35%. Les émissions de NOx (oxyde d'azote) ont diminué de 30%, et celles de CO2 (Gaz à effet de serre) de 13%. En termes de volume, ces résultats équivalent à 1,7 millions habitants de moins exposés aux particules fines par an. Les quantités de benzène ont également diminué de 90% et celles de plomb de 98% sur la période.

L'étude précise que ces résultats sont en partie le fruit des aménagements mis en œuvre par la Ville de Paris (développement des transports en commun; mises en place de zones 30, création de Vélib et d'Autolib, etc).

Malgré ces avancées importantes, les Franciliens continuent de respirer un air fortement pollué. C'est pourquoi Paris va intensifier encore son action pour favoriser les modes de circulation propres, tout en réduisant la circulation des véhicules les plus polluants.

Paris amplifie son action en faveur des transports collectifs et des modes de circulation propres

► En participant activement au développement du réseau des transports en commun en Ile-de-France : bouclage du tramway des maréchaux, prolongement de la L14, création d'un passe Navigo unique, etc.

► Avec le lancement en décembre du service Utilib' destiné aux professionnels, et le développement du réseau de bornes de recharge électriques avec des nouvelles bornes de recharge accélérée en 2015.

Utilib', 1^{er} service en France d'utilitaires électriques



Paris a lancé en décembre le nouveau service Utilib' à destination des professionnels. Avec 250 km d'autonomie, aux dimensions compactes - 3,65 m de long et 1,70 m de large - et optimisées pour le transport de petites marchandises - le coffre de ce véhicule en libre-service est doté d'un volume de 900 litres, qui peut supporter jusqu'à 230 kg.

Les Utilib' ne produisent aucune pollution directe de l'air, ni aucune émission de particules fines, de dioxyde d'azote, de benzène, de HAP ou de monoxyde de carbone. Ils permettent aussi à leurs utilisateurs de faire des économies substantielles : 0€ d'essence, 0€ d'assurance et 0€ de stationnement. L'abonnement ne coûte que 6€ HT/mois et la location 6€ HT/heure.

► En signant une convention inédite avec GrDF pour développer le réseau d'avitaillement de stations de gaz naturel.

Paris et l'Île-de-France développent l'utilisation de véhicules au Gaz Naturel

Le Gaz Naturel Véhicule (GNV) permet jusqu'à 80% de réduction d'émissions de particules fines et d'oxyde d'azote par rapport à un véhicule diesel de norme Euro 2 à Euro 5. Il réduit même de 98% les émissions de gaz à effet de serre, par l'utilisation du biométhane carburant. Son utilisation reste pourtant très limitée, faute d'une infrastructure adaptée en Île-de-France.

A travers un partenariat inédit signé en décembre, Paris, le SIGEIF, GrDF, La Poste et la Région Île-de-France se sont engagés à unir leur force pour expérimenter et développer à grande échelle de ce carburant qui possède de nombreux atouts écologiques.

Paris expérimentera des véhicules GNV au sein de sa flotte municipale et reconvertira des stations-services en stations multi-énergies (GNV et bioGNV, produits pétroliers et électricité).

➤ En préparant le **Plan Vélo 2015-2020** qui sera présenté à un prochain Conseil de Paris et auquel plus de 7000 Parisiens ont contribué

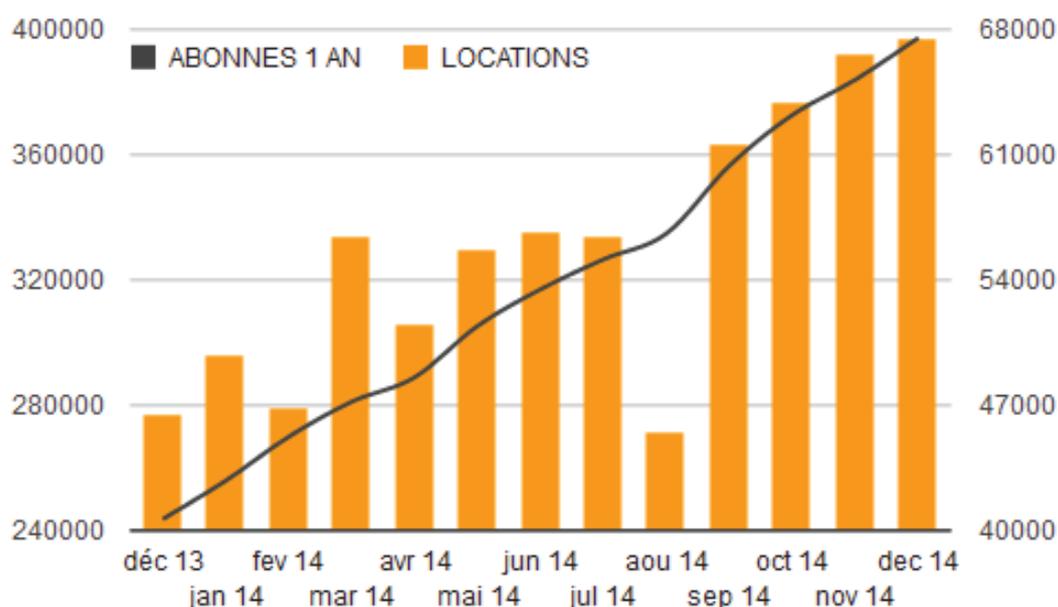
➤ Avec la généralisation prochaine des **zones 30 hors grands axes** et le développement des **zones de rencontre** et zones « **Paris respire** » dès 2015

Vélib' continue de séduire toujours plus de Parisiens et visiteurs

- 234 315 994 trajets réalisés à Vélib' depuis le lancement en juillet 2007
- 286 656 abonnées annuels, soit 1 Parisien sur 8
- 10 000 enfants ont également chevauché un Ptit Vélib' en 2014

Autolib' poursuit sa conquête métropolitaine

- 2 663 911 locations effectuées en 2013
- 24 116 825 km parcourus en 2013 sans bruit ni émission de polluants
- 71 communes adhérentes dans toute l'Ile-de-France



► En poursuivant le travail accompli avec plus de 90 signataires de la Charte de la logistique urbaine, en faveur d'une logistique responsable et écologique



Stéphane Layani. Président de la Semmaris, signataire de la charte pour une Logistique Urbaine Durable

« Nous sommes heureux et fiers de compter parmi les 90 signataires de la Charte pour une Logistique Urbaine Durable. La mobilisation des acteurs économiques est indispensable pour réussir à mettre en place une logistique responsable. »

Fort de ses 1200 entreprises et de 11 millions de consommateurs en Ile-de-France, Le Marché International de Rungis est la plateforme d'approvisionnement du frais pour tout le territoire national, et plus particulièrement pour le bassin parisien.

En s'appuyant sur la Charte, nous voulons mettre en œuvre un acheminement des produits qui contribue à réduire la pollution de l'air et le bruit généré par le transport routier de marchandises. Notre action repose notamment sur 2 axes : le déploiement de recharges pour véhicules électriques et la réalisation d'une station GNV puis d'une station hydrogène ; et la création de stations Azote et CO2, permettant de produire du froid sans moteur thermique. »

Jean Depraeter, président du GATMARIF, signataire de la charte Logistique Urbaine Durable

« Le groupement des activités de transports et de manutention de la région Ile-de-France (GATMARIF) est un partenaire historique de la Ville de Paris sur le transport de marchandises et signataire des chartes « marchandises » de 2006 et 2013. Il regroupe la quasi-totalité des organisations professionnelles du transport et de la logistique de la région Ile de France. »

Le Gatmarif est pilote, entre autres, d'un groupe de travail de la charte 2013 qui vise à définir les modalités permettant d'évoluer vers une livraison du dernier km en véhicules non diesel. Nous nous félicitons de l'implication sincère et objective des participants à ce groupe de travail, qui ont apporté des contributions riches et sans tabou.

Il n'y a pas de solution miracle. Il convient d'avancer de manière concertée et progressive sur l'accompagnement des renouvellements de flottes, l'avitaillement des véhicules propres, la préservation de foncier pour des sites multi modaux mais également route-route. Nous nous félicitons de l'écoute des élus parisiens lors de la remise du rapport d'étape établi par le groupe de travail. »

Paris renforce la place de la nature en ville

« À l'horizon 2020, nos objectifs pour la nature à Paris feront émerger un modèle urbain réinventé qui participera très concrètement à lutter contre les mécanismes de pollution. La création de 30 hectares d'espaces verts et la végétalisation de 100 hectares de toitures et de façades créeront de multiples îlots de fraîcheur et seront des leviers pour l'amélioration de la qualité de l'air, la rétention des eaux pluviales ou encore la régulation de la température ambiante», détaille Pénélope Komites, adjointe à la Maire en charge des espaces verts de la nature et de la biodiversité.



Favoriser la circulation
et le stationnement
des modes
de transports propres



Plan Qualité de l’Air - Paris Atmosph’Air - Mesures d’accompagnement

Inciter les ménages parisiens à renoncer à leur véhicule thermique et leur faire découvrir les autres modes de déplacement vertueux à leur disposition



Objectif

Réduction du parc polluant circulant à Paris. Incitation à se séparer de son véhicule polluant, sous condition d’ancienneté du véhicule, permettant la

découverte des autres modes de déplacement vertueux à leur disposition et la réalisation d’économies sur leur budget transport (voir fiche alternatives au déplacement avec un véhicule patrimonial).

Cible

L’ensemble des ménages parisiens ayant un véhicule polluant de classe 1* et 2* au sens de la classification du Ministère de l’Ecologie

Aide Financière

La Ville de Paris propose de prendre en charge l’abonnement annuel Navigo (pour la part non prise en charge par l’employeur) ainsi qu’un an d’abonnement au service Vélib’, ou bien l’achat d’un vélo et d’éventuels accessoires sur justificatifs. Le montant de cette aide est plafonné à 400 €. Dans cette hypothèse, l’aide est cumulable avec le dispositif déjà en vigueur d’aide à l’acquisition de vélos à assistance électrique.



Classes de véhicules :

Véhicule particuliers (VP)

Classe 1 * : Véhicule essence ou diesel pré-euro, euro 0 ou euro 1 (mis en service avant le 1er janvier 1997).

Classe 2 * : Véhicule diesel euro 2 (classe2) (mis en service avant le 1er janvier 2001).

Classe 3 * : Véhicule diesel euro 3 (mis en service avant le 1er janvier 2006).

Classe 4 * : Véhicule essence ou diesel euro 4 (mis en service avant le 1er janvier 2011)

Deux-roues motorisés (2RM)

Classe 1 * : mis en service avant le 1^{er} juin 2000

Classe 2 * : mis en service avant le 1^{er} juillet 2004.

Classe 3 * : mis en service avant le 1^{er} juillet 2015.



Cette aide pourra être complétée, si le bénéficiaire en fait la demande, par l'offre découverte Autolib', soit une réduction de 50 % sur l'abonnement annuel au service Autolib' et un crédit de 50 € de trajets prépayés.

Elle concerne les propriétaires de véhicules 1* et 2*, concernés par les premières mesures de restriction. L'aide sera en vigueur à partir de juillet 2015, laissant au moins un an aux particuliers touchés par la première mesure de restriction en juillet 2016 pour en bénéficier. Le bénéficiaire devra justifier de la destruction ou de la vente de son véhicule 1* ou 2*, et s'engager à ne pas acheter de nouveau véhicule sur une certaine durée.



D'après les sources de données disponibles, les Parisiens sont propriétaires de près de 550 000 véhicules. Parmi eux, moins de 90 000 véhicules sont classés 1*, et moins de 25 000 véhicules classés 2*, ce qui représente respectivement 1 véhicule sur 7 et 1 véhicule sur 25.

Enquête Global Transport 2010, parc immatriculé du Ministère de l'Ecologie.

Des mesures d'aides seront ensuite mises en œuvre pour les propriétaires des véhicules touchés par les mesures de restrictions suivantes ainsi que des conseils en mobilité pour leur permettre de mieux connaître les solutions alternatives de mobilité et les accompagner dans les meilleurs choix de modes de déplacement en fonction de leur situation personnelle

Autres actions de la ville

- Aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique de 33 % du prix d'achat plafonné à 400 euros
- Mise en place du Pass Navigo unique
- Développement de l'autopartage
- Développement du service de vélos en libre-service Vélib'
- Développement du service de voitures électriques en libre-service Autolib'

Plan Qualité de l'Air - Paris Atmosph'Air - Mesures d'accompagnement

Inciter les professionnels à se déplacer en véhicule « propre » (électrique ou GNV)



Objectif

Inciter les professionnels parisiens et de la petite couronne travaillant à Paris à renouveler leur véhicule thermique ancien par un véhicule « propre » électrique ou au gaz naturel.

Cible

L'ensemble des professionnels parisiens et de petite couronne venant travailler à Paris dont les activités nécessitent la détention d'un véhicule de façon permanente.

Trois cibles sont prioritaires :

- Les professionnels parisiens et de petite couronne travaillant à Paris du secteur de la logistique (compte d'autrui) qui sont ceux qui se déplacent le plus dans Paris.

Parc total estimé à 4 500 poids-lourds (PL) et 8 600 véhicules utilitaires légers (VUL). 5% de ce parc seraient des véhicules 1, soit environ 650 véhicules.*

- Les artisans et petits commerçants parisiens et de petite couronne travaillant à Paris, en particulier ceux qui se déplacent le plus en compte propre : secteur du bâtiment, fleuristes et alimentation générale.

Parc de véhicules 1 d'environ 2 000 VUL (enquête CCIP de novembre 2014).*

- Les commerçants des marchés parisiens.

Parc de véhicules 1 estimé à 650 véhicules (PL et VUL).*

→ Soit une cible de 3 300 véhicules au total pour les 1*.



Classes de véhicules :

Véhicules Utilitaires Légers (VUL)

Classe 1 * : Véhicule essence ou diesel pré-euro, euro 0 ou euro 1 (mis en service avant le 1^{er} octobre 1997).

Classe 1 et 2 * : Véhicule diesel euro 2 (mis en service avant le 1^{er} janvier 2001).

Classe 3 * : Véhicule diesel euro 3 (mis en service avant le 1^{er} janvier 2006).

Classe 4 * : Véhicule essence ou diesel euro 4 (mis en service avant le 1^{er} janvier 2011).

Poids Lourds (PL)

Classe 1 * : Véhicule essence ou diesel pré-euro, euro 0, euro 1 ou euro 2 (mis en service avant le 1^{er} octobre 2001).

Classe 2 * : Véhicule diesel euro 3 (mis en service avant le 1^{er} octobre 2006).

Classe 4 * : Véhicule essence ou diesel euro 4 (mis en service avant le 1^{er} octobre 2009).



Aide Financière

Cette aide financière serait accordée dans le cas d'un remplacement d'un véhicule thermique par un véhicule propre (électrique ou GNV). Les professionnels les plus modestes (sur la base d'un double critère : nombre de salariés et chiffre d'affaires, ou tout autre critère représentatif qui sera discuté avec les représentants des professionnels) concernés par la prochaine restriction de circulation se verront attribuer une aide pour l'achat d'un véhicule neuf ou occasion de motorisation électrique ou GNV correspondant à 15% du prix d'achat HT hors option, plafonnée à 9000 € au maximum selon le type de véhicule (du VUL au poids-lourds).

Cette aide est destinée aux professionnels parisiens et de petite couronne venant travailler à Paris et sera limitée à un seul véhicule par entreprise. Elle devra être concertée avec la Région. Une concertation est en cours avec les professionnels pour préciser les conditions d'attribution de l'aide.

Des dérogations spécifiques et une adaptation éventuelle du calendrier pour certains types de professionnels sont en cours de discussion avec les représentants des instances professionnelles.

Autres aides existantes

- Plages horaires dédiées aux livraisons propres.
- Réseau public de bornes de recharge véhicule électrique.
- Développement d'Utilib', service de véhicules électriques utilitaires en libre-service.
- Aide de l'Etat prévue pour l'achat d'un véhicule propre.

Orienter les jeunes conducteurs vers l'usage des solutions de mobilité partagée



Objectif

Faire découvrir aux jeunes Parisiens qui viennent d'obtenir leur permis de conduire le service Autolib' afin de les inciter à renoncer à l'achat d'un véhicule motorisé.

Cible

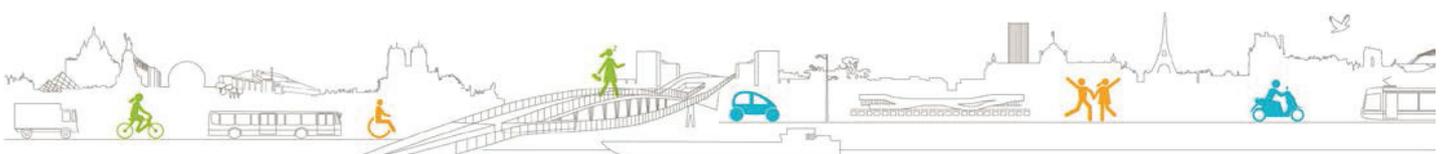
Jeunes de moins de 25 ans ayant eu leur permis depuis moins d'un an. 20 000 permis sont délivrés chaque année à Paris.

Aide Financière

La Ville de Paris offre à ces jeunes Parisiens la prise en charge de 50% de l'abonnement annuel au service Autolib' + un crédit de 50 € de trajets prépayés.

Autres actions de la ville

- Aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (33% du prix d'achat limité à 400 euros).



Plan Qualité de l’Air - Paris Atmosph’Air - Mesures d’accompagnement

Aider les copropriétés à développer l’usage de modes de déplacement respectueux de l’environnement



Objectif

Le développement de la pratique du vélo est un levier intéressant pour lutter contre la pollution atmosphérique locale et inciter aux mobilités douces.

Un des freins identifiés actuellement pour son développement concerne le remisage en toute sécurité des vélos personnels. La création d’abris vélos sécurisés dans leurs locaux ou dans les cours intérieures d’immeubles permettrait de répondre à cette problématique.

Les déplacements motorisés individuels, en constituant un support aux activités économiques, sont générateurs de nuisances s’ils sont effectués par une motorisation thermique. La possibilité pour un véhicule électrique de se recharger au domicile ou sur la voie publique est une condition indispensable au développement de son usage.

Cible

L’ensemble des copropriétés désireuses d’équiper leurs locaux de bornes de recharge pour véhicules électriques et/ou d’abris vélos sécurisés

Aide Financière

Abri vélos sécurisés : Ces travaux d’installation/équipements seront financés par la Ville de Paris à hauteur de 50% du montant total des travaux d’installation/équipements, avec une subvention plafonnée à 2 000 €.

Bornes de recharge pour véhicules électriques : C’est le premier point de charge qui est le plus coûteux car l’installation électrique est généralement à remettre aux normes. Ces travaux d’installation/équipements seront financés par la Ville de Paris à hauteur de 50% du montant total, avec une subvention plafonnée à 500 € par point de charge, dans la limite de 4 points de recharge.



Autres actions de la ville

- développement des abris vélos sécurisés sur voirie (à proximité des pôles de transport) dans le cadre du plan vélo.
- Déploiement d'un réseau public de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Une politique en faveur de déplacements respectueux de l'environnement



Objectif

Développer et promouvoir le panel de solutions de déplacements à Paris, les plus vertueuses possibles (Développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et rééquilibrer l'espace public).

Vélo

- Poursuite du développement du service Vélib', avec une réflexion sur un nouveau Vélib' électrique et un Vélib' de plus en plus métropolitain. En 2013 on comptait 35 million de déplacements à Vélib'.
- Triplement des investissements vélo et doublement du nombre de pistes cyclables par rapport à la précédente mandature (732.5km de linéaire cyclable en 2013).
- Développement d'espaces de garages sécurisés pour les vélos, et positionnés en priorité sur l'ensemble des pôles de transport parisiens majeurs.
- Subvention à l'achat d'un vélo à assistance électrique.
- Plan Vélo 2015-2020.

Autopartage

- Autolib : poursuite du développement de l'offre Autolib', avec 2500 véhicules en libre-service pour faire face à la demande croissante.
- Autopartage classique : création à très court terme de places de stationnement sur voirie réservées aux véhicules d'autopartage.

Véhicules électriques

Le développement d'un réseau de bornes de recharge normale et accélérée, avec des tarifs attractifs (gratuité de la recharge normale la nuit pour les nouvelles bornes installées dès 2015), à destination des particuliers comme des professionnels (pour les bornes à recharge accélérée notamment), 500 points de charges publiques (5^e borne Autolib') sont disponibles et 180 bornes de recharge rapide vont être installées en 2015



Transports en commun

Augmentation de l'offre et de la qualité des transports en commun (lancement des projets d'extension du tramway T3 au-delà de la porte d'Asnières et à Nation, projets de nouvelles liaisons à haut niveau de service entre les gares parisiennes et le long de la Seine, participation aux projets de prolongements de lignes de métro et de transports en commun en site propre reliant Paris et la banlieue, renforts de l'offre et de la qualité de service du réseau de lignes de bus parisiennes et extension de l'amplitude nocturne du métro, création d'un Pass unique Mobilités...).

Rééquilibrage de l'espace public

Extension des zones de rencontre (20 km/h) et la généralisation des zones 30 (hors grands axes circulés), permettant aux mobilités douces de trouver toute leur place dans l'espace public.

Elaboration d'un plan en faveur des piétons.

Logistique Urbaine

Politique dynamique et innovante sur la logistique urbaine, favorisant le report modal, mobilisant du foncier dans Paris pour permettre d'organiser la distribution finale au plus près des clients, favorisant l'usage des véhicules les plus propres.

Vers une interdiction
de circulation
des véhicules
les plus polluants



Plan Qualité de l'Air - Restrictions de circulation poids lourds, autobus et autocars

Réduire la pollution liée aux véhicules lourds



Objectif

Interdire la circulation des véhicules lourds les plus polluants que sont les poids lourds, autobus et autocars, sur l'ensemble du territoire hors boulevard périphérique, hors bois, 7j/7.

Calendrier

Dès juillet 2015 pour les plus anciens (classe 1* : Essence et diesel, véhicules immatriculés avant le 01/10/2001)

Le parc de poids lourds est probablement le parc motorisé le plus jeune parmi ceux circulant à Paris. Ce sont des véhicules qui parcourent beaucoup de kilomètres et sont donc renouvelés plus régulièrement que les véhicules particuliers. A titre d'exemple, seuls 1% des autocars bénéficiaires du Pass Autocar sont Euro 2 et donc classés 1*. En ce qui concerne le parc de bus de la RATP circulant sur le territoire parisien, 758 seraient Euro 2, ce qui correspond à 17% de leur parc en Ile de France, mais la plupart sont équipé d'un filtre à particules et donc surclassés.

Néanmoins, les véhicules lourds de classe 1* circulant dans Paris sont particulièrement polluants, c'est pourquoi une action ciblant ces véhicules est particulièrement urgente.



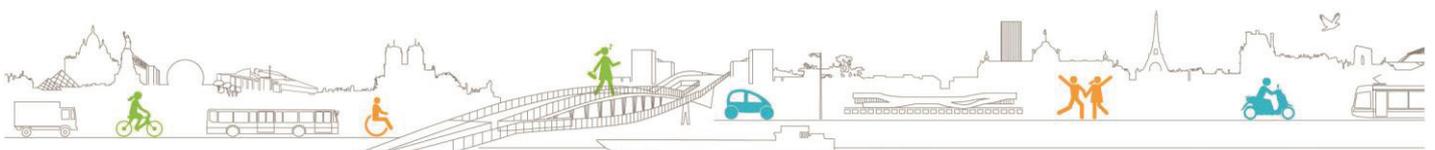
Classes de véhicules :

Poids Lourds (PL)

Classe 1 * : Véhicule essence ou diesel pré-euro, euro 0, euro 1 ou euro 2 (mis en service avant le 1er octobre 2001).

Classe 2 * : Véhicule diesel euro 3 (mis en service avant le 1er octobre 2006).

Classe 4 * : Véhicule essence ou diesel euro 4 (mis en service avant le 1er octobre 2009).



Plan Qualité de l'Air - Restrictions de circulation véhicules particuliers, véhicules utilitaires légers, deux-roues motorisés

Réduire la pollution liée aux véhicules légers et deux-roues motorisés



Objectif

Rajeunir le parc circulant à Paris et le rendre moins polluant en interdisant la circulation des véhicules les plus anciens, sur l'ensemble du territoire hors boulevard périphérique, hors bois, les jours ouvrés.

Calendrier

Dès juillet 2016 pour les véhicules les plus anciens (classe 1*).

Contexte

Les véhicules particuliers :

Les Parisiens sont propriétaires de près de 550 000 véhicules. Parmi eux, moins de 90 000 véhicules sont classés 1*, et moins de 25 000 classés 2*, ce qui représente, respectivement, 1 véhicule sur 7 et 1 véhicule sur 25. Moins de 1% des franciliens ayant un véhicule classé 1* ou 2* circule, en semaine, sur Paris. Cela correspond à moins de 30 000 véhicules classés 1*, et environ 11 000 véhicules classés 2*.

Les véhicules utilitaires légers :

Il y a moins de 7000 véhicules utilitaires légers classés 1* immatriculés à Paris, et moins de 10000 classés 2*. Ce qui correspond respectivement à 1 véhicule sur 17 et 1 véhicule sur 13. Aujourd'hui, environ 760 000 VUL sont immatriculés en Ile de France dont 110 000 à Paris, 300 000 en petite couronne et 350 000 en grande couronne. Entre 5 et 6% de l'ensemble de ces véhicules sont classés 1* et entre 8 et 9% sont classés 2*.

Les deux-roues motorisées :

6% du parc parisien de motocyclettes est classé 1* (moins de 10000 véhicules), et 21% est classé 2* (environ 30000 véhicules). Le parc francilien de deux-roues motorisés (<50 cm³) est composé de façon identique au parc parisien : 6 à 7% des véhicules sont classés 1*, et 20 à 22% sont classés 2*. Aujourd'hui, environ 150 000 motocyclettes sont immatriculées à Paris, 230 000 en petite couronne et 250 000 en grande couronne.



Classes de véhicules :

Véhicule particuliers et utilitaires légers (VP - VUL)

Classe 1 * : Véhicule essence ou diesel pré-euro, euro 0 ou euro 1 (mis en service avant le 1er janvier 1997).

Classe 2 * : Véhicule diesel euro 2 (classe2) (mis en service avant le 1er janvier 2001).

Classe 3 * : Véhicule diesel euro 3 (mis en service avant le 1er janvier 2006).

Classe 4 * : Véhicule essence ou diesel euro 4 (mis en service avant le 1er janvier 2011).

Deux-roues motorisés (2RM)

Classe 1 * : mis en service avant le 1^{er} juin 2000.

Classe 2 * : mis en service avant le 1^{er} juillet 2004.

Classe 3 * : mis en service avant le 1^{er} juin 2015.

Enquête Global Transport 2010, parc immatriculé du Ministère de l'Ecologie

