

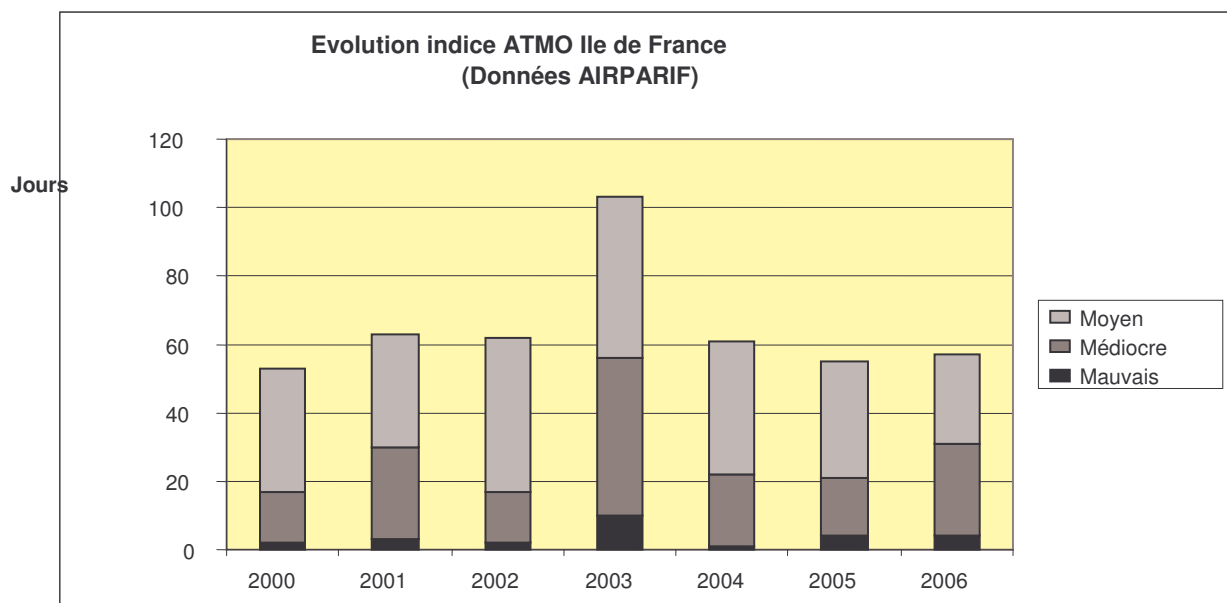
# DOCUMENT DE TRAVAIL

## Françoise de PANAFIEU 2008

### Lutte contre la pollution automobile

#### 1) Faits et chiffres

- La pollution mesurée par l'indice ATMO est très irrégulière d'une année à l'autre, mais tend à se dégrader depuis 2000 : l'on dénombreait plus de jours qualifiés de « mauvais » et « médiocre » en 2006 qu'en 2000 sur l'ensemble de la Région; même constatation pour le seul Département de Paris entre 2002 et 2006.



- En 2007, la situation ne semble pas s'améliorer puisqu'au 30 juin, Airparif avait dénombré autant de jours « mauvais, médiocre et moyen » que sur toute l'année 2006.
- L'étude ERPURS a démontré que lorsque l'on passe d'un niveau de polluant médian (niveau atteint ou dépassé la moitié des jours de l'année, on observe des augmentations pouvant aller jusqu'à) :
  - 7,9% pour les hospitalisations pour asthme des moins de 15 ans, en rapport avec le dioxyde d'azote ;
  - 5,1% pour les hospitalisations pour maladies respiratoires des moins de 15 ans, en rapport avec les particules fines ;
  - 4,7% pour la mortalité pour causes respiratoires, en rapport avec les particules fines ;

- 3,3% pour les hospitalisations pour maladies de l'appareil circulatoire, en rapport avec le dioxyde d'azote ;
- 2,4% pour la mortalité pour causes cardiovasculaires, en rapport avec les particules fines ;
- 2% pour la mortalité toutes causes non accidentelles, en rapport avec le dioxyde d'azote ;
- 1,9% pour les hospitalisations pour BPCO, en rapport avec l'ozone.

- La pollution atmosphérique serait responsable chaque année de la mort de 6 500 à 9 500 personnes en France, selon un rapport de l'Agence française de sécurité sanitaire environnementale (AFSSE).

## **2) Evolutions problématiques**

- La politique de « contrainte » développée ces dernières années n'a pas fonctionné :
  - Le nombre de voyageurs en Bus a baissé.
  - Bon nombre de Parisiens se sont mis aux deux roues motorisés, plus rapides, plus faciles à garer, moins chers en termes de carburants, et de stationnement, mais aussi plus polluants, parfois plus bruyants (+32% entre 2004 et 2006).
  - La politique municipale n'a pas entraîné une baisse durable de la pollution.
- Plutôt que de s'attaquer à l'usage de l'automobile et aux automobilistes, il apparaît clairement plus efficace, comme le fait la Commission Européenne en demandant aux constructeurs de faire baisser le niveau de pollution de leurs moteurs, de s'attaquer aux polluants.

## **3) Objectifs**

- La lutte contre la pollution sera déclarée cause de santé publique afin de mieux sensibiliser tous les acteurs.

## **4) Premières idées à soumettre aux Parisiens**

Le Premier Adjoint au Maire sera chargé de la protection de l'Environnement ; toutes les décisions importantes seront soumises à son visa.

- La première des mesures consistera évidemment à intensifier l'effort de modernisation des Transports en commun et à développer l'usage des taxis (Fiche circulation ; transports).

- La Mairie de Paris incitera par ailleurs les automobilistes à utiliser des voitures « propres » :

- en accordant sur la totalité du territoire communal le stationnement gratuit aux véhicules propres ; cet engagement de gratuité vaudra pour la durée de la mandature ; cette incitation constituera une aide importante pour l'acquisition d'un véhicule propre (estimée à 500 et 2000€ par an).

- en réservant des places de stationnement à ces véhicules dans des zones considérées comme difficiles en termes de places de stationnement.

- en multipliant par dix les bornes de rechargement électriques.

- La Mairie de Paris interdira comme l'ont fait d'autres villes européennes (Turin par exemple) la circulation des véhicules les plus polluants. Les Parisiens ne peuvent plus accepter que 20% des véhicules soient responsables de 60% de la pollution. Nous interdirons, la circulation des véhicules les plus polluants.

- La Mairie de Paris consultera systématiquement les Parisiens sur toute nouvelle contrainte : c'est aux Parisiens de fixer les limites des contraintes auxquelles ils acceptent d'être soumis ; il n'y aura plus de nouvelles sans que les Parisiens ne se soient prononcés.

- La Mairie de Paris devra donner l'exemple : On ne peut pas prétendre vouloir demander aux Parisiens de faire l'effort de laisser leurs voitures aux garages et continuer à ne pas donner l'exemple. En 2006, la ville de Paris a dépensé plus de 34M€ pour son service de transports automobiles municipaux dont près de 2M € pour payer le carburant. Une réflexion d'ensemble sera menée pour réduire les motifs des déplacements (messagerie, télécopie, vidéoconférence,...) pour remplacer ces ballets incessants par l'utilisation des transports en commun et si nécessaire par la création de navettes multi usages (mini bus électrique par exemple) reliant les principaux sites ; pour réduire les attributions de véhicules et places de stationnement ; pour n'utiliser que des véhicules propres.

- La Mairie de Paris devra désormais en matière de pollution comme dans d'autres domaines se fixer des objectifs et se donner les moyens d'une évaluation objective ;

- A titre d'exemple, nous estimons que l'interdiction de circuler des véhicules polluants cumulés avec l'application des nouvelles normes Européennes pourrait permettre une réduction de moitié des oxydes d'azote d'ici la fin de la mandature.

- Si, à la mi mandature, ces objectifs venaient à ne pas être remplis, d'autres mesures plus contraignantes seraient envisagées. Bien évidemment, ces mesures, parmi lesquelles le péage urbain, seraient mises en œuvre, après que la population parisienne aura donné son assentiment et que les communes voisines auront été associées.

- Les Parisiens ont droit à une meilleure information dans ce domaine :

- Airparif a été créé pour recueillir des informations, analyser, et informer voire alerter les institutions et la population. Les moyens actuellement mis à disposition sont insuffisants ; la Ville de Paris doublera sa participation financière versée à Airparif (actuellement 331910€).

- Tous les ans le comité réunissant médecins, associations, experts, sera en charge d'établir un rapport sur l'état d'avancement de la situation, dont les résultats seront communiqués à l'opinion.

- La Ville de Paris consacrerá un quart de son budget annuel de communication à l'information et à la sensibilisation des Parisiens en matière de lutte contre les effets de serre et contre la pollution.