

Communication au Conseil de Paris des 9 et 10 février 2015 Lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier

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.

Ce combat est l'un des principaux qui ont conduit les élus du Grand Paris à engager la construction de la Métropole, parce que la pollution de l'air ne s'arrête pas aux limites administratives mais concerne tous nos territoires et tous nos habitants.

Chaque jour en effet 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 (OMS) en juin 2012. Selon une estimation publiée dans un rapport de la Commission européenne dans le cadre du programme « Air pur pour l'Europe », ces particules causent la mort « prématurée » de plus de 42 000 personnes dans notre pays et la réduction de notre espérance de vie de 6 à 9 mois.

En novembre 2014, une étude basée sur les mesures d'Airparif, cofinancée par la Ville, nous a pour la première fois alertés sur la gravité de la pollution aux particules ultrafines à Paris, comparant la situation lors d'un pic de pollution à du tabagisme passif. Une autre 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, en moyenne annuelle, conformes à la réglementation européenne ($40 \mu\text{g} / \text{m}^3$). 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.

A Paris et en Ile-de-France, les sources de pollution atmosphérique proviennent essentiellement du trafic routier à l'origine des concentrations de dioxyde d'azote et de particules en suspension. 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.

La nécessité d'agir avec force et détermination ne se discute donc plus, elle s'impose à nous tous. C'est le choix que nous avons fait au lendemain des élections de mars.

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. C'est ainsi que selon l'étude d'Airparif sur la qualité de l'air en Ile-de-France de juillet 2013, le niveau des émissions d'un grand nombre de polluants a baissé entre 2002 et 2012, de 35 à 40 % pour les particules fines et de 30 % pour les oxydes d'azote. Mais cette amélioration imputable à la modernisation du parc et à la réduction de la circulation automobile est en partie contrebalancée par la diésélisation du parc.

Les Franciliens sont encore trop souvent exposés à un air de mauvaise qualité, comme l'a montré par exemple l'épisode ayant conduit à la mise en place de la circulation alternée le 17 mars 2014. La France est d'ailleurs 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.

Il est donc indispensable, tout en poursuivant la politique de rééquilibrage de l'espace public en faveur des modes de déplacement alternatifs à la voiture, d'organiser de manière encore plus volontariste la circulation, au bénéfice des véhicules les moins polluants, afin de réduire durablement la pollution de fond et la pollution de proximité.

Les mesures proposées dans le cadre de ce Plan anti-pollution traduisent notre volonté déjà exprimée par un vœu adopté par le Conseil de Paris en mai 2014.

Elles s'inspirent des préconisations issues de la conférence citoyenne organisée par la Ville de Paris avec l'institut de sondage IFOP à l'automne dernier : vingt citoyens recrutés pour être le plus représentatifs possible de la population parisienne et de la petite couronne ont été formés à la problématique de la lutte contre la pollution. Ils ont ensuite pu débattre avec des experts qu'ils avaient souhaité entendre sur le sujet, et ont émis un avis écrit à la question qui leur était posée : « Comment lutter contre la pollution de l'air à Paris ? ».

Leur avis permet à la Ville de mieux orienter les mesures qu'elle souhaite mettre en œuvre. Les citoyens ont souhaité souligner le faible manque d'information sur la pollution quotidienne de l'air, et « l'individualisme, voire l'égoïsme » des comportements, « en premier lieu centrés sur la préservation du confort personnel ».

Une réponse concrète va donc pouvoir être apportée prochainement à un grand nombre de ces mesures. Ainsi, la diminution de la vitesse dans plusieurs quartiers de Paris (pour aller jusqu'à la généralisation du 30 km/h hors grands axes circulés), la création d'emplacements sécurisés pour garer les vélos, le développement de vélos à assistance électrique dans le parc Vélib', le passage des véhicules de l'administration parisienne vers des véhicules propres... seront progressivement déployés dans Paris. Nous souhaitons également mettre en place une journée sans voiture dès le 20 septembre 2015, à l'occasion de la semaine européenne de la mobilité.

En janvier, le Plan que nous lançons aujourd'hui a été présenté à l'ensemble des maires d'arrondissement et des groupes politiques de la majorité et de l'opposition. De même, une conférence métropolitaine a été organisée par la Maire de Paris pour recueillir les avis des communautés d'agglomération, des communes de la Métropole ainsi que des conseils généraux concernés, pour envisager une action commune et efficace à l'échelle de l'agglomération parisienne.

XXXXX

1. Favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Le premier volet d'actions contre la pollution porte sur le développement d'offres alternatives à l'utilisation régulière d'un véhicule individuel polluant. L'exécutif parisien développe des modes alternatifs depuis 2001. Ces efforts doivent se poursuivre et vont même s'intensifier, conformément au Programme d'investissement de la mandature présenté en décembre dernier.

1.1 Développer les transports publics ou en libre-partage

Paris propose d'ores déjà un grand panel d'offres alternatives : réseaux de transports collectifs très denses, offre de véhicules électriques en autopartage Autolib', sociétés d'autopartage ayant une capacité de développement importante, sociétés de location facilement accessibles, alternative du vélo et de Vélib' pour les courtes distances...

La Ville de Paris continue à faciliter les déplacements non polluants pour tous les usagers dans la capitale, et développera un certain nombre de projets durant cette mandature :

- en lançant de nouveaux projets de transport en commun structurants : 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,
- en participant aux projets de prolongements des lignes de métro et de lignes de transports en commun en site propre reliant Paris et la banlieue,
- en améliorant les transports du quotidien, grâce à des renforts d'offre et de qualité de service du réseau de lignes de bus parisiennes, à l'étude de l'augmentation de l'amplitude nocturne du métro et à la création d'un pass unique Mobilités,
- en poursuivant le développement du service Vélib', (réflexion sur un nouveau Vélib' électrique et un Vélib' davantage métropolitain),
- en poursuivant le développement de l'offre Autolib', avec plus de 2000 véhicules en libre-service pour faire face à la demande croissante,
- en complétant cette offre par des places de stationnement réservées aux véhicules d'autopartage en boucle,
- en développant le réseau de bornes de recharge normale et accélérée, avec des tarifs attractifs (gratuité de la recharge normale la nuit), à destination des particuliers comme des professionnels (pour les bornes à recharge accélérée notamment),
- en développant le réseau d'avitaillement en stations de gaz naturel, notamment par un partenariat avec GrDF pour développer les véhicules au gaz naturel dans le parc de la Ville et l'intégration de stations de gaz dans les stations-services parisiennes.

1.2 rééquilibrer l'espace public en faveur des mobilités douces

Le rééquilibrage de l'espace public pour donner plus de place aux mobilités douces se poursuivra :

- en faveur des mobilités actives, vélo et marche, avec le triplement des investissements pour le vélo et doublement du nombre de km de voies cyclables par rapport à la précédente mandature, et l'élaboration d'un plan en faveur des piétons,
- grâce au programme d'aménagements visant à établir des continuités cyclables et piétonnes confortables entre Paris et les communes voisines,

- en développant des espaces de garages sécurisés pour les vélos, bien dimensionnés, et positionnés en priorité sur l'ensemble des pôles de transport parisiens majeurs,
- en étendant les zones de rencontre (20 km/h) et en engageant la généralisation des zones 30 (hors grands axes circulés), permettant aux mobilités douces de trouver toute leur place dans l'espace public,
- en menant une 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.

1.3 Réagir vite et fort en cas de pic de pollution

Des mesures spécifiques sont également prévues pour agir rapidement et efficacement en cas de pic de pollution. La Ville de Paris prévoit, en accompagnement de l'arrêté inter-préfectoral du 25 juillet 2014, la mise en place graduée et systématique de mesures d'urgence visant à encourager le report modal vers les transports collectifs, Autolib', Vélib', et le covoiturage :

- 1^{er} jour de dépassement du seuil d'information : stationnement résidentiel gratuit ;
- après deux jours de dépassement du seuil d'information, ou au 1^{er} jour de dépassement du seuil d'alerte : mesures de gratuité d'Autolib' et Vélib' en lien avec le syndicat Autolib' Métropole ;
- au premier jour de dépassement du seuil d'alerte et en cas de risque de dépassement le jour suivant : demande à l'Etat de mettre en place la circulation alternée, en attendant des mesures permettant l'identification des véhicules les plus polluants, et la gratuité des transports collectifs en lien avec le STIF et la Région.

2. Accompagner les usagers vers des mobilités non polluantes

La Ville de Paris a réaffirmé auprès de l'Etat son souhait d'une politique nationale cohérente globale sur le diesel comprenant un rééquilibrage de la fiscalité et des mesures d'incitation au renouvellement du parc, assorties de mesures d'accompagnement social et financier. La décision du gouvernement prise en octobre 2014 d'augmenter la taxe sur le diesel au 1^{er} janvier et au 1^{er} avril 2015 ainsi que la future loi de transition énergétique en préparation devraient permettre d'avancer en ce sens.

Pour sa part, la Ville de Paris, encourage sans attendre différentes formes de mobilités alternatives à l'usage d'un véhicule individuel polluant, avec la poursuite et de développement de mesures incitant soit à l'abandon d'un véhicule personnel au profit de mobilités alternatives, soit au remplacement des véhicules polluants par des véhicules propres.

2.1 Reconduire les mesures d'accompagnement mises en place par la Ville

Les mesures déjà en place et reconduites sont les suivantes :

- gratuité du stationnement rotatif pour les véhicules électriques, GNV et projet d'extension de cette gratuité aux véhicules hybrides rechargeables : stationnement gratuit dans Paris, et possibilité pour

les véhicules électriques et hybrides de se recharger gratuitement la nuit sur les nouvelles places dotées de bornes de recharge installées courant 2015 ;

- subvention à hauteur de 4 000 € pour l'achat d'un taxi hybride rechargeable ou 6000 € pour l'achat d'un taxi électrique ;
- subvention à l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'un cyclomoteur électrique très adapté à la mobilité parisienne et francilienne : 33 % du montant du deux-roues sont pris en charge par la Ville de Paris, dans la limite d'un montant de 400 € ;
- développement de l'offre d'utilitaires électriques en libre-service, Utilib', à destination des professionnels parisiens.

2.2 Promouvoir de nouvelles mesures incitatives

Les nouvelles mesures d'accompagnement vers des mobilités plus douces et moins polluantes sont :

- L'offre découverte Autolib' pour tous les Parisiens de moins de 25 ans qui ont obtenu leur permis de conduire depuis moins d'un an, et pourront bénéficier de la prise en charge de 50 % du coût de leur abonnement annuel à Autolib' + un crédit de 50 € de trajets pré-payés offerts ;
- Pour les Parisiens renonçant durablement à leur véhicule particulier concerné par les mesures de restriction de circulation, le remboursement du montant de leur Pass Navigo, de leur abonnement Vélib' pour une durée d'un an, ou bien le remboursement jusqu'à 400 € d'achat vélo et d'accessoires : dès l'été 2015, les propriétaires de véhicules 1* et 2* pourraient bénéficier de cette mesure ; ils pourront également bénéficier de l'offre découverte Autolib' ;
- L'accompagnement des copropriétés pour s'équiper d'abris vélos sécurisés : prise en charge de 50 % du montant total dans la limite de 2 000 € ;
- L'accompagnement des copropriétés pour installer des points de recharge pour véhicules électriques dans les parties communes : prise en charge de 50 % du montant total, plafonné à 500 € par point de recharge dans la limite de 4 points;
- L'aide à l'acquisition d'un véhicule électrique ou au gaz pour les professionnels mobiles : aide financière au remplacement d'un véhicule thermique par un véhicule propre (électrique ou gaz) de 15 % du prix d'achat HT (hors options), d'un montant maximal de 9 000 € modulé selon le type de véhicule (de l'utilitaire léger jusqu'au poids-lourd). Cette offre est réservée aux très petites entreprises, pour cibler notamment les artisans et commerçants (en-deçà d'un seuil de salariés et de chiffre d'affaires ou de tout autre critère représentatif en cours de concertation avec les professionnels), elle est proposée aux professionnels parisiens ainsi qu'aux professionnels de la petite couronne (départements 92, 93 et 94) qui viennent travailler à Paris. Elle interviendra en complément des mesures prises par l'Etat (bonus de 6300 euros pour l'achat d'un véhicule propre dans la limite de 27 % du coût d'acquisition et réflexion sur un bonus majoré de 10000 euros sous certaines conditions) ;
- La création d'un crédit à taux préférentiel pour l'acquisition, par un professionnel, d'un véhicule propre ;

- La mise en place d'un « centre de mobilité » permettant de répondre à toutes les questions des Parisiens et visiteurs sur l'offre de mobilité parisienne et permettant de les aider à trouver des solutions de mobilité adaptées.

L'ensemble de ces mesures, regroupées sous le label « Paris Atmosph'Air », sera financée grâce à un effort budgétaire exceptionnel de 5 millions d'euros dès 2015.

2.3 Poursuivre le renouvellement du parc routier

En complément de ces mesures, la Ville de Paris poursuivra son objectif de renouvellement du parc de la Ville vers un parc plus propre : elle a ainsi achevé fin 2014 de supprimer tous les véhicules diesel de son parc de berlines et de citadines grâce à un investissement de 5 millions d'euros. Elle fera disparaître de son parc automobile tout utilitaire diesel dans le parc municipal en 2015 (suppression des 300 fourgonnettes diesel encore en service). Par ailleurs, elle a réaffirmé auprès du STIF sa volonté d'accélérer le renouvellement du parc de bus de la RATP afin d'aboutir au plus vite à un parc non diesel.

De plus, la Ville de Paris prépare une campagne d'information et de sensibilisation à destination des habitants et des professionnels franciliens sur les méfaits des particules fines pour la santé et sur la nécessité de se déplacer sans polluer.

Enfin, selon l'Observatoire de la qualité de l'air en Ile-de-France, 41 % des particules fines en suspension PM10 émises par le trafic routier francilien viennent de l'abrasion des pneus, du revêtement routier et des freins. Selon une évaluation réalisée en Allemagne par l'Institut de génie de l'environnement de l'université technique de Berlin, la seule usure des plaquettes de freins représenterait 20 % de l'ensemble des particules émises par le trafic routier. Cette pollution est encore mal évaluée et peu traitée : la Ville de Paris soutiendra donc toute recherche et toute expérimentation visant à l'étudier et à la combattre.

3. Polluer moins : limiter la circulation des véhicules les plus polluants et favoriser celle des véhicules les plus propres

Des « zones à basses émissions » existent aujourd'hui dans près de 200 villes européennes, et notamment dans certaines de superficie comparable à celle de Paris comme Berlin, Londres, Milan, Stockholm, Amsterdam ou Copenhague, avec des modalités d'application différentes selon les pays.

Le projet de loi de transition énergétique, dans son article 13, prévoit la mise en place de zones à circulation restreinte. Nous nous saisissons de ce nouveau cadre législatif bienvenu afin de faire de Paris une zone à basse émission, qui sera progressivement interdite à tous les véhicules polluants, qu'ils soient essence ou diesel, en commençant par ceux qui émettent le plus de polluants.

Nous souhaitons mettre en œuvre une interdiction de circulation sur tout le territoire parisien hors périphérique et hors bois, pour les véhicules les plus polluants.

L'objectif est de réduire les émissions dans les rues parisiennes, avec un dispositif laissant l'accès possible à toutes les activités urbaines, mais en modifiant les conditions d'accès afin de favoriser les véhicules les moins émetteurs de polluants locaux pour inciter au renouvellement du parc vers des véhicules propres. Il ne s'agit pas d'entraver quiconque mais bien d'encourager et d'accompagner la transition vers les mobilités propres de demain accessibles à tous.

En plus de cette zone à basses émissions de dimension parisienne, d'autres outils sont à la disposition de la Ville : la mise en place de zones à trafic limité et d'axes à ultra basse émissions, et de nouveaux quartiers « Paris Respire ».

3.1 Faire de Paris une zone à basses émissions par des restrictions de circulation applicables aux véhicules les plus polluants

Nous souhaitons que l'interdiction de circuler pour les véhicules les plus polluants soit effective tous les jours, du lundi au dimanche compris, pour les poids-lourds, cars et bus, et qu'elle soit effective uniquement les jours de semaine ouvrés, du lundi au vendredi, c'est-à-dire dans les périodes de plus forte congestion et de pollution la plus importante, pour les véhicules légers, les véhicules utilitaires légers et les deux-roues motorisés.

L'objectif à terme est de parvenir à une sortie du diesel. Mais une telle mesure ne peut évidemment être prise du jour au lendemain ; un calendrier de mise en œuvre progressive permet ainsi à tous, particuliers comme professionnels, de mieux anticiper les conditions de renouvellement de leur véhicule.

La classification utilisée pour l'identification des véhicules les plus polluants est la nomenclature réglementaire basée sur l'arrêté du 3 mai 2012, classant les véhicules en fonction de leur niveau réglementaire d'émission de gaz polluants et de particules. Cette classification concerne tous types de véhicules : 2 roues, voitures particulières, camionnettes, poids-lourds, autobus et autocars.

Dès le 1^{er} juillet 2016, nous souhaitons, en appliquant le nouveau dispositif législatif, interdire tous les véhicules de classe 1* (véhicules antérieurs à 1997 pour les véhicules particuliers et les camionnettes). Les voitures particulières, 2 roues motorisés et véhicules utilitaires légers concernés par ces mesures d'interdiction pourront continuer à circuler le week-end, tandis que l'interdiction sera permanente pour les autobus, autocars et poids-lourds concernés.

Nous souhaitons bâtir ce dispositif avec toutes les collectivités de la métropole qui le souhaiteront.

Afin de diminuer au plus vite les émissions polluantes qui touchent les Parisiens, notre volonté est d'expérimenter cette interdiction de circulation dès le 1^{er} juillet 2015 pour les autobus, autocars et poids-lourds de classe 1* (véhicules antérieurs au 1^{er} octobre 2001) sur le territoire parisien. Mais la mise en œuvre des zones à circulation restreinte définies par le projet de loi de transition écologique ne pourra pas intervenir avant la parution de l'ensemble des décrets d'application prévus par la loi, donc pas avant 2016. Ainsi, sans attendre que la loi soit opérationnelle, et de façon transitoire en attendant les possibilités qu'elle offrira, la Ville souhaite agir en utilisant un autre outil juridique à sa disposition. Le Code général des Collectivités territoriales permet à la Ville, en lien avec la Préfecture de Police qui partage la compétence de police de circulation, de mettre en œuvre une gestion différenciée de la circulation en fonction des catégories de véhicules, pour des nécessités de protection de l'environnement. Ainsi, nous souhaitons nous fonder sur ce texte pour interdire la circulation des poids lourds, autocars et bus dès le 1^{er} juillet 2015 de 8h à 20h, y compris le week-end, et sommes en discussion avec l'Etat à cette fin.

Entre 2017 et 2020, les véhicules de classes 2*, 3*, puis 4*, seront progressivement interdits. Le dispositif mis en place par la Ville de Paris pourra évoluer en fonction du développement des coopérations à l'échelle métropolitaine pour la mise en place d'actions sur le territoire étendu de la Métropole du Grand Paris.

Les véhicules de classe 1* sont :

- Pour les 2 roues motorisés, les véhicules antérieurs au 31 mai 2000, soit les véhicules Euro 0 ;

- Pour les véhicules particuliers, les véhicules antérieurs au 1^{er} janvier 1997, soit les véhicules Euro 0 et Euro 1 ;
- Pour les véhicules utilitaires légers, les véhicules antérieurs au 1^{er} octobre 1997, soit les Euro 0 et Euro 1 ;
- Pour les poids-lourds, les véhicules antérieurs au 1^{er} octobre 2001, soit les véhicules Euro 0 et Euro 1 et euro 2.

Des modalités d'application particulières pour les professionnels travaillant à Paris sont en cours de concertation. L'objectif est de prendre en compte leurs contraintes particulières via un calendrier d'application adapté pour laisser aux professionnels suffisamment de temps pour anticiper cette mesure. Des dérogations temporaires ciblées, en particulier pour les véhicules des commerçants travaillant sur les marchés parisiens, seront aussi proposées.

Le contrôle sera pris en charge par les forces de police en charge de la police de circulation et de stationnement. Les contrevenants à la mesure de restriction de circulation pour les véhicules les plus polluants seront punis de l'amende prévue pour la contravention de 2^e classe, assortie d'une mesure d'immobilisation du véhicule éventuellement suivie d'une mise en fourrière, conformément aux dispositions des articles L.325-1 à L.325-3 et R.411-19 du Code de la route.

Le Premier Ministre a annoncé lors de la conférence environnementale du 27 novembre 2014 la mise en place prochaine d'un dispositif d'identification des véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants. Une vignette de couleur devrait rapidement voir le jour, et faciliterait le contrôle des véhicules. A terme, une automatisation du contrôle est souhaitable pour une meilleure efficacité.

3.2 Zones à trafic limité et voies à ultra basse émissions

Les restrictions de circulation présentées permettent de réduire l'impact environnemental en incitant au report vers un parc plus propre. Mais elles ne permettent pas de réduire fortement le volume de circulation. Pourtant, pour limiter l'impact environnemental de la circulation dans certains quartiers de Paris où la configuration est particulièrement appropriée, une limitation beaucoup plus importante de la circulation est pertinente, afin que tous, habitants, touristes, visiteurs, puissent profiter du cadre parisien dans un environnement apaisé et non pollué. C'est pourquoi il semble important de pouvoir créer des zones dans lesquelles la circulation automobile serait réduite fortement. Dans ces zones à trafic limité, la circulation sera réduite au strict minimum : celle-ci serait limitée aux riverains, taxis, professionnels, clients des hôtels... Ainsi, ces zones semi-piétonnes permettraient d'offrir aux quartiers concernés une qualité de vie améliorée.

Des études sont encore nécessaires pour analyser l'impact en termes de report de circulation de la mise en place de telles zones. Mais dès 2016, une zone à trafic limité pourra être mise en œuvre dans certains quartiers, par exemple l'hyper-centre de Paris mais pas seulement.

Enfin, des voies à ultra basse émission pourraient être expérimentées. Il s'agirait d'offrir des avantages en termes de circulation aux véhicules propres tout en diminuant fortement le volume de circulation émetteur de pollution locale sur ces axes circulés. Ainsi, un sens de circulation serait réservé aux véhicules propres : véhicules hybrides rechargeables, électriques et gaz. Quelques axes circulés, particulièrement pollués, et permettant de conserver une file de circulation ouverte à tous, pourraient être concernés. Une telle voie à ultra basse émission pourra être expérimentée dès 2016.

3.3 Zones « Paris Respire »

Les dispositifs « Paris Respire » et « la rue aux enfants » permettent de fermer à la circulation des voitures et à rendre aux piétons et cyclistes certains quartiers de façon occasionnelle (le dimanche en général). Dès 2015, de nouveaux quartiers « Paris Respire » seront proposés en lien avec la préfecture de police, et les périodes de fermetures de quartiers existants pourront être étendues : le samedi pour certains secteurs, en soirée pour d'autres... La vie de quartier et la promenade seront ainsi facilitées dans un environnement plus agréable. L'opération « la rue aux enfants » viendra compléter ce dispositif.

3.4 Action métropolitaine

La loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » (MAPTAM) du 27 janvier 2014 prévoit que la Métropole qui verra le jour en 2016 ait la compétence sur la qualité de l'air.

Ainsi, la Métropole pourra se saisir de cette question, mais elle ne pourra pas agir efficacement sans une mobilisation des maires qui conserveront la compétence en matière de circulation. C'est pourquoi la Ville de Paris a pris l'initiative d'engager une concertation avec l'ensemble des élus de Paris Métropole sur ce sujet.

Le vendredi 9 janvier dernier, une réunion a rassemblé les élus de Paris Métropole autour de cette question de lutte contre la pollution. Elle a conclu à la nécessité de mettre en place un travail commun pour améliorer sensiblement la qualité de l'air dans le Métropole. Un comité d'animation composé de quelques collectivités volontaires va se mettre en place pour organiser le travail avec les collectivités du Grand Paris. L'objectif est de rassembler les collectivités qui le souhaitent pour bâtir un plan de lutte contre la pollution l'air efficace à l'échelle métropolitaine. Ce groupe de travail pourra s'appuyer sur les travaux d'ores et déjà entrepris par Paris. Notre assemblée doit donc montrer l'exemple et engager les actions sans attendre.

XXXXX

Paris s'engage aujourd'hui sur tous les fronts pour relever les immenses défis sanitaires et environnementaux qui se posent à toutes les villes mondes. En s'attaquant à toutes les formes de pollution, en ouvrant de nouvelles perspectives concrètes de transition dans le domaine des transports, notre ville se donne tous les moyens de ses ambitions écologiques. C'est une capitale toujours dynamique mais bénéficiant d'une atmosphère assainie que nous contribuons dès aujourd'hui à construire en alliant réformes, investissements et innovations. L'ensemble des Parisiens, mais également des forces économiques et sociales, seront évidemment associés à ce mouvement dont dépend l'avenir de Paris. En cette année décisive pour le climat, notre ville participe ainsi localement à la transition globale dont le monde a besoin.