

Délibération affichée à l'Hôtel de Ville
et transmise au représentant de l'État
le 4 avril 2018

CONSEIL DE PARIS

Conseil Municipal

Extrait du registre des délibérations

Séance des 20, 21 et 22 mars 2018

2018 V.119 Vœu relatif aux débats sur le Plan Climat Air Énergie

Le Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil Municipal,

En réponse aux vœu n°118 déposé par le groupe Communiste-Front de Gauche, vœu n°119 déposé par les groupes Démocrates et Progressistes et Parisiens Progressistes, Constructifs et Indépendants, vœu n°121 déposé par les Républicains et Indépendants, vœux n°122, 123, 124 et 125 déposés par le groupe UDI-Modem et vœu n°126 du Groupe Écologiste de Paris

Considérant l'objectif du Nouveau Plan Climat Air Énergie (PCAÉ) de faire de Paris une ville neutre en carbone et 100% énergies renouvelables en 2050, dans le prolongement de l'Accord de Paris et des engagements pris lors de la COP21 ;

Considérant que le secteur des transports intramuros représente 17% des consommations d'énergie du territoire parisien et 31% de ses émissions de gaz à effet de serre, et que les transports routiers sont la première source de pollution de l'air, puisqu'ils sont à l'origine de 62% des émissions d'oxydes d'azote (NO₂), de 54% des particules fines PM_{2,5} et de 51% des particules fines PM₁₀ ;

Considérant la diminution conséquente de l'empreinte écologique de ce secteur depuis 2004 grâce à une politique parisienne volontariste consistant à développer les transports en commun, les modes de transport actifs (vélo, marche) et propres, avec pour résultats une diminution de 39% des émissions de gaz à effet de serre, de 30% de la circulation automobile et de 50% des particules fines de ce secteur ;

Considérant que la Ville de Paris a mis en place un plan d'actions contre la pollution de l'air liée au trafic routier, voté lors du conseil de Paris de février 2015, prévoyant notamment des restrictions de circulations pour les véhicules les plus polluants et des aides à destination des particuliers et des professionnels souhaitant abandonner leurs véhicules thermiques ;

Considérant que ce Plan a notamment débouché sur la mise en œuvre, en janvier 2017, de la première zone à circulation restreinte (ZCR) de France sur l'ensemble du territoire parisien, hors boulevard périphérique, où sont imposées des restrictions progressives de circulation des véhicules les plus polluants de 8h à 20h du lundi au vendredi ;

Considérant que les objectifs de sortie de la mobilité diesel en 2024 et essence en 2030 fixés dans le Nouveau Plan Climat Air Énergie (PCAÉ) nécessitent de poursuivre la mise en œuvre des mesures ambitieuses visant notamment au développement des véhicules propres ;

Considérant que le contexte parisien –d’une grande densité urbaine– limite, pour des raisons réglementaires liées principalement aux impératifs de sécurité, les capacités d’implantation de certains équipements (stations d’avitaillement et chargeurs électriques de forte puissance notamment) ;

Considérant que la réglementation d’urbanisme impose déjà de pré-équiper les parkings de copropriété pour permettre l’installation de points de charge électrique ;

Considérant que la Ville de Paris octroie déjà des aides aux copropriétés pour l’installation de points de charge électrique et qu’une étude sur la poursuite du déploiement de points de charge électrique sur la voirie est en cours de réalisation, sous l’égide de la Direction de la Voirie et des Déplacements ;

Considérant que la création de voies réservées à certains usagers, comme les covoitureurs, les véhicules propres ou les taxis, et le contrôle de la lutte contre la pollution dans les zones à circulation restreinte (ZCR) nécessitent que l’État apporte les modifications réglementaires permettant la mise en place d’outils de régulation et de contrôle automatiques adaptés ;

Considérant que ces modifications réglementaires ont été demandées par la Ville de Paris à l’État dans le cadre des Assises nationales de la Mobilité qui se sont achevées en décembre dernier et dans le cadre de la préparation de la prochaine Loi d’Orientation des Mobilités en cours d’élaboration ;

Considérant les nombreuses actions de la Ville de Paris visant à favoriser les modes de transport actifs, telles que la Stratégie Paris Piéton visant à renforcer l’usage de la marche grâce à une amélioration des cheminements, à l’accroissement de la place dévolue au piéton dans l’espace public et à un renfort de signalisation, et le Plan Vélo dont l’objectif est de réaliser de nouvelles infrastructures et d’offrir de nouveaux services afin de tripler la part modale du vélo, ou encore les initiatives telles que la journée sans voiture et Paris respire ;

Considérant que la réalisation d’emplacements vélos sécurisés sur voirie (vélos boxes) est prévue dans le cadre du plan Vélo et fait actuellement l’objet d’une procédure de marché public ;

Considérant que les associations de cyclistes sont conviées mensuellement à un comité vélos afin de bénéficier de leurs points de vue sur les différents projets du Plan Vélo ;

Considérant que la Ville de Paris a mis en place un comité de suivi de la charte sur la logistique urbaine durable visant à orienter les professionnels vers de nouvelles solutions moins polluantes et à concrétiser des projets limitant l’impact environnemental des livraisons ;

Considérant que les mesures prises au niveau parisien doivent être complétées par des mesures prises à l’échelle métropolitaine ou régionale pour gagner en efficacité ;

Considérant que le Plan Climat Air Énergie métropolitain prévoit ainsi de créer une Zone à Circulation Restreinte (ZCR) métropolitaine étudiée dans le cadre d’un travail mené en commun depuis trois ans entre toutes les collectivités de la Métropole ;

Considérant que le travail entrepris pour développer l’utilisation des parcs relais aux portes de Paris montre que les infrastructures actuelles sont suffisantes pour accueillir une augmentation importante de visiteurs et que l’enjeu se situe davantage dans l’information des usagers et la tarification de ces parkings ;

Considérant que, pour faciliter les déplacements métropolitains en transports collectifs et ainsi diminuer l'attractivité de la voiture individuelle y compris hors du cœur d'agglomération, le réseau du Grand Paris Express doit être réalisé dans les meilleurs délais ;

Considérant que les enjeux d'un transport décarboné dépassent également le cadre parisien, métropolitain ou francilien et qu'il importe d'adopter un plan de relance du ferroviaire pour diminuer l'attractivité de l'automobile ou de l'avion sur longues distances ;

Considérant que cette relance du secteur ferroviaire implique notamment de ne pas dé-densifier le réseau ferroviaire national mais au contraire d'améliorer la desserte et les fréquences.

Le conseil de Paris, sur proposition de l'exécutif,

Émet le vœu que :

- La Ville de Paris mette en place des axes ultra basses émissions (AUBE) notamment sur des voies pénétrantes dans Paris, lorsque le contexte réglementaire national le permettra, et poursuive la réflexion initiée sur la possibilité de réserver une voie du boulevard périphérique aux véhicules propres, taxis et co-voitureurs ;
- La Ville de Paris poursuive l'installation de stations d'avitaillement propres (GNV, hydrogène), notamment dans les stations-services concédées, et de bornes de recharges électriques sur voirie, et renforce sa communication sur le dispositif d'aide à l'installation de bornes de recharge électrique dans les copropriétés privées ;
- La Ville de Paris poursuive la mise en œuvre du plan Vélo (réalisation du Réseau Express Vélo, double-sens cyclables, stationnement vélos avec arceaux et sécurisé avec l'implantation de vélos boxes...), en continuant la concertation mise en place avec les associations de cyclistes ;
- Afin de diminuer et réguler la circulation des poids lourds et des véhicules de livraisons, soit renforcé, en lien avec la Préfecture de Police et la RATP, le contrôle de la circulation dans les couloirs de bus, soit poursuivie la réflexion entamée sur l'évolution de l'utilisation des aires de livraisons, et soit communiqué en 3ème commission du conseil de Paris, l'état des lieux du parc des véhicules de livraisons en cours de réalisation dans le cadre du comité de suivi de la charte logistique urbaine durable ;
- La Ville de Paris expérimente auprès de ses agents une initiative de promotion des déplacements domicile-travail à vélo, telle que « Vendredi à vélo », tenant compte de la variété des lieux de résidence et donc des besoins de déplacement de ses agents, et puisse en faire la promotion auprès des entreprises parisiennes après évaluation ;
- La Ville de Paris réaffirme son attachement à ce que le calendrier initial de réalisation du métro du Grand Paris Express soit maintenu ;
- La politique nationale de relance du transport ferroviaire soit pleinement orientée vers une densification du réseau, un soutien aux lignes secondaires, un maintien des trains de nuit, la rénovation du réseau existant, un développement soutenu du fret ferroviaire et une meilleure accessibilité des tarifs aux usagers du train.