

Délibération affichée à l'Hôtel de Ville
et transmise au représentant de l'Etat
le 15 octobre 2019

CONSEIL DE PARIS

Extrait du registre des délibérations

Séance des 1er, 2, 3 et 4 octobre 2019

2019 V. 380 Vœu relatif aux actions pour la qualité de l'air en Ile-de-France et à Paris

Le Conseil de Paris,

Considérant les résultats édifiants de l'étude *The Real Urban Emissions* (TRUE) menée par l'ICCT, qui confirment scientifiquement l'impact extrêmement nocif des véhicules diesels sur la pollution de l'air (y compris de ceux conformes aux normes les plus récentes - Euro 5 et 6, classés Crit'Air 2) en démontrant que ces véhicules émettent en moyenne 6 fois plus de dioxyde de carbone (NOx) que les normes qu'elles sont censées respecter, et que ces émissions augmentent par ailleurs de manière alarmante lors des périodes de chaleur et canicule, provoquant de graves pics de pollution à l'ozone,

Considérant que le ministre de l'Économie envisage de classer les derniers diesels Euro 6 en Crit'Air 1,

Considérant que les diesels conformes aux normes Euro 5 et 6 représentent 63% des émissions routières de NOx à Paris,

Considérant l'urgence d'accélérer la diminution de la circulation des véhicules diesels, y compris Euro 5 et 6, dans la Métropole du Grand Paris,

Considérant alors que la ZFE intra-A86 doit être le plus vite possible soumise à verbalisations pour être respectée, avec le nécessaire financement de l'État pour la mise en place des contrôles,

Considérant par ailleurs, la différence énorme entre les différents constructeurs en termes de respect des normes,

Considérant que les contrôles des émissions des véhicules homologués selon les normes Euro ne sont pas effectués en conditions réelles, mais en laboratoire, et que le niveau réel des émissions montre que ces tests sont trop peu fiables et exigeants, qu'ils ne sont donc pas pertinents, appelant à une mise à jour régulière, un renforcement et une révision de ces normes Euro à l'aune des émissions réelles de ces véhicules,

Considérant que l'étude *The Real Urban Emissions* (TRUE) démontre également l'impact important des engins à deux et trois roues motorisés (catégorie L), dont les normes ont 10 ans de retard,

Considérant en effet que les véhicules motorisés à 2 et 3 roues répondant à la norme actuelle la plus exigeante, Euro 4, sont actuellement classés Crit'Air 1, alors qu'ils émettent en réalité autant de NOx qu'une voiture à essence Euro 2, classée Crit'Air 3 (et 10 fois plus de monoxyde de carbone que les voitures Euro 6),

Considérant que lors des pics de pollution, le contrôle de la circulation différenciée n'est pas effectué de manière satisfaisante et efficace, limitant très fortement l'effectivité et l'efficacité de cette mesure pourtant pertinente pour la santé des Parisien·nes,

Considérant par ailleurs, que la pollution due aux particules très fines et ultrafines, de diamètre inférieur à celui des PM 2,5, reste encore peu connue, peu étudiée et mesurée, alors que l'ANSES a présenté un rapport alertant sur les dangers extrêmement inquiétants qu'elles représentent,

Considérant les niveaux alarmants de pollution, notamment aux particules fines dans les sous-sols des trains et métros grand-parisiens, menaçant la santé des travailleurs, des usagers, et accentuant la pollution de l'air extérieur parisien via les rejets d'air pollué par les bouches d'aération,

Sur proposition de Léa Filoche, Yves Contassot et des élu-es du groupe Génération·s,

Emet le vœu

- Que la Région Ile-de-France remette en place la gratuité des transports en commun lors des pics de pollution, qu'elle a remplacé par un « forfait anti-pollution » inefficace, au tarif rédhitoire,
- Que l'État et la Région Ile-de-France renforcent massivement les moyens financiers alloués à l'aide au changement de véhicule et à l'investissement dans les transports en commun, et s'engagent à respecter le calendrier du Grand Paris Express,
- Que la Maire de Paris, conjointement avec la Métropole du Grand Paris, interpelle le gouvernement pour exiger son engagement à favoriser et fournir les moyens nécessaires à la mise en place du télécontrôle automatique des plaques d'immatriculation pour le contrôle du respect de la ZFE et de la circulation différenciée à l'horizon fin 2020 au plus tard,
- Que la Ville interpelle dans le même temps le gouvernement pour s'opposer au classement en catégorie Crit'Air 1 de tout véhicule diesel, et demander une amélioration du système de catégories Crit'Air au regard des émissions réelles des véhicules, en incluant la juste catégorisation des véhicules 2 et 3 roues, ainsi qu'une intensification du dialogue avec les constructeurs,
- Que la Ville affirme au gouvernement la nécessité d'améliorer et de raffermir les contrôles des émissions des moteurs de véhicules routiers, notamment avec des contrôles effectués en conditions réelles, non en laboratoire et de les mettre à jour régulièrement ; ainsi que d'une révision et d'un renforcement des normes Euro à l'aune de ces émissions réelles.
- Que la Préfecture de Police s'engage à contrôler effectivement et efficacement la circulation différenciée, en y dédiant les moyens humains, financiers et technologiques nécessaires,
- Que soient adaptés les dispositifs actuels de prévention et réaction aux épisodes et pics de pollution à l'aune des nouvelles connaissances apportées par les études récentes (notamment au sujet des épisodes de fortes chaleurs, ainsi que de l'impact des véhicules motorisés à deux et trois roues)
- Que tous les acteurs concernés, en premier lieu l'État via l'ANSES, la Région et Ile-de-France Mobilités, la Métropole du Grand Paris et la Ville de Paris puissent partager les informations et coordonner les actions en termes de recherche et prévention sur les particules ultrafines, et leurs impacts sur la santé en zone dense.