

Direction de la Transition Écologique et du Climat

2022 DTEC 26 Approbation du Plan d'Amélioration de l'Environnement Sonore, version finale après consultation du public.

PROJET DE DÉLIBÉRATION EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

En octobre 2021, notre assemblée a débattu du projet Plan d'Amélioration de l'Environnement Sonore (PAES) de la Ville de Paris. Ce nouveau plan environnemental répond à un enjeu de santé publique majeur, alors que Bruitparif estime que le seul bruit lié aux transports engendre à Paris, selon les facteurs d'impact sanitaires établis par l'OMS, une perte de huit mois d'espérance de vie en bonne santé.

Si son impact sur la mortalité est moindre que celui de la pollution de l'air, la prise en compte du bruit est essentielle dans les politiques de santé environnementale si l'on se réfère à la définition de la santé de l'OMS comme un bien-être physique et psychologique. Dans un rapport paru en novembre 2021, l'Observatoire Régional de la Santé (ORS) et Bruitparif estiment que le coût social du bruit des transports en Ile de France s'élève à 26 milliards d'euros par an (dont 18.1 milliards pour le bruit routier) et celui du bruit de voisinage à 10.4 milliards d'euros (dont 6.4 milliards d'euros pour le bruit des particuliers et 1.6 milliards d'euros pour le bruit des activités professionnelles). Ces coûts correspondent très majoritairement (86%) aux impacts sanitaires du bruit, en premier lieu la gêne et les troubles du sommeil.

Les Parisiennes et Parisiens ont largement participé à la consultation qui a été organisée de novembre 2021 à janvier 2022 sur le projet de plan. Leur sensibilité à l'environnement sonore semble avoir été rehaussée par l'expérience des confinements liés à la pandémie de Covid-19, durant lesquels ils ont fait l'expérience d'un paysage sonore urbain inédit, avec une réduction de la pollution de fond des activités humaines et l'émergence des bruits de la nature et notamment des chants d'oiseaux.

Comme vous le savez le PAES porte sur l'ensemble des sources de bruit sur le territoire, qu'il s'agisse de bruits des transports et l'industrie, appelés « bruit dans l'environnement », régi par le code de l'environnement, ou de bruits des activités professionnelles, sportives et culturelles, des chantiers, des comportements sur la voie publique, appelé « bruits de voisinage » et régis principalement par le Code de la santé publique. Cette jonction a pour objectif de faciliter les coopérations et la coordination entre les acteurs de ces deux domaines, dont la gestion est habituellement séparée alors qu'ils conditionnent tous les deux la qualité de l'environnement sonore. L'intérêt de cette coopération entre acteurs a été démontré lors des comités de pilotage élargis du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2015-2020.

En matière de bruit dans l'environnement, le PAES prend la suite du PPBE 2015-2020. Il aura donc valeur de PPBE des grandes infrastructures de transport routier, au titre de la réglementation européenne issue de la directive 2002-49. Dans ce cadre, la Métropole du Grand Paris (MGP) établit le PPBE d'agglomération (voté par le Conseil métropolitain en décembre 2019) tandis que la Ville de Paris, gestionnaire de « grandes infrastructures routières » (trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an), tout comme les autres gestionnaires de grandes infrastructures (grandes infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires et des grands aéroports).

Dans le cadre du PAES, la Ville de Paris a mis à jour les cartes stratégiques du bruit routier produites en 2015. Conformément au droit européen, ces nouvelles cartes constituent des cartes d'infrastructures de 4^e échéance, qui vont contribuer aux cartes d'agglomération qui seront mises à jour cette année par Bruitparif pour la MGP.

Comme cela vous a été présenté en octobre 2021, ces nouvelles modélisations montrent une réduction moyenne du bruit routier de 2 dB(A) entre 2015 et 2020. Cette réduction du bruit routier a permis une baisse importante du nombre de personnes exposées, au niveau de leur habitation, à un dépassement des valeurs limites inscrite dans le code de l'environnement (68 dB(A) en indice 24h Lden et 62 dB(A) en indice nocturne Ln). Pour l'indice Lden, leur nombre est passé de 231 000 à 100 994, soit une baisse est de 56,2 %. Pour l'indice Ln, il est passé de 109 000 à 38 174, soit une baisse de 65 %.

Le projet de PAES qui vous a été présenté en octobre 2021 vise à renforcer ces résultats par une série d'actions sur la vitesse des véhicules (généralisation des zones 30), la qualité des infrastructures (enrobés phoniques) et des véhicules (transition vers les véhicules essence, gaz, électriques), le contrôle des véhicules les plus bruyants (expérimentation de radars sonores, contrôles par la DPMP). Si ces actions permettaient une nouvelle baisse moyenne de 2 décibels des niveaux sonores, le nombre de personnes exposées à un bruit routier supérieur à 68 dB(A) à leur domicile selon l'indicateur Lden, passerait de de 100 994 personnes à 22 229 personnes, soit une nouvelle baisse de 78%.

En matière de bruit de voisinage, les outils de connaissance des expositions des populations sont moins développés. Les modélisations des niveaux d'exposition au bruit d'activité sur l'ensemble du territoire, sont aujourd'hui impossibles car les sources sont plus complexes et moins prédictibles. La Ville de Paris compte cependant coopérer avec Bruitparif sur ce sujet afin d'améliorer les outils de connaissances.

Le projet de PAES présenté en octobre 2021 présente une série d'actions sur les comportements et des activités, notamment la nuit (terrasses annuelles et estivales, tapage nocturne sur l'espace public, médiation avec les professionnels – bars, restaurants, établissements de nuit), sur le bruit des chantiers (charte des chantiers écologiques à faibles nuisances) et livraisons (développement du label « livraisons silencieuses »), pour la maîtrise de ses propres activités (ventilations de ses équipements, engins de la Propreté de Paris) et pour une meilleure réponse aux plaintes.

La consultation du public a eu lieu du 10 novembre 2021 au 10 janvier 2022, sur la plateforme de consultation en ligne "idee.paris.fr". Les participants avaient la possibilité de :

- lire le contenu des actions proposées par la Ville de Paris
- voter pour ces actions
- proposer une action complémentaire
- rédiger un argument en faveur ou en défaveur de ces actions
- lire le projet de PAES et son résumé non technique
- visualiser les cartes 2021 du bruit routier à Paris

Des indicateurs graphiques et numériques permettaient de connaître et de suivre en temps réel l'évolution du nombre de participants, de votes ou d'arguments publiés.

L'Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transition écologique, du plan climat, de l'eau et de l'énergie, a présenté le projet de PAES lors de réunions publiques organisées sous différents formats dans les 6e, 12e, 14e, 18^e et 19e arrondissements, qui ont permis d'échanger directement avec les Parisiennes et Parisiens des nuisances sonores qu'elles ou ils rencontrent au quotidien.

La participation du public a été massive, avec 16 243 votes, par 3069 votants sur les actions proposées par la Ville ou par des participants. 177 propositions d'actions ont été formulées par 127 auteurs différents et 2 962 arguments de vote ont été apportés par 1 093 auteurs différents.

Les contributions du public ont fait l'objet d'analyse textuelle afin de montrer de manière factuelle les différents domaines d'actions sur lesquels les participants se sont mobilisés. Ainsi, dans la partie bruit dans l'environnement, la source de bruit la plus citée est le deux-roues motorisé (499 occurrences du mot) et 24 % des arguments y sont consacrés. Pour la partie bruit de voisinage, la source de bruit la plus citée est la terrasse estivale (570 occurrences du mot) et la thématique des terrasses concerne 13 % des arguments.

Un bilan de cette consultation et de sa prise en compte dans le PAES a été rédigé. Il constitue une annexe du PAES.

La plupart des actions proposées par les participants ont porté sur des domaines déjà traités par le projet de plan et faisant l'objet d'une proposition d'action de la Ville de Paris. Elles constituent généralement un renforcement des actions proposées ou de leur mode de suivi. Leur prise en compte a donc reposé principalement sur un ajustement des actions initiales. Une nouvelle action est tout de même introduite avec la proposition d'un comité local bruit dans chaque arrondissement, présidé et initié par la mairie d'arrondissement, afin de décliner localement les actions du PAES et d'inciter à la concertation de tous les acteurs à la bonne échelle, et des actions ont été scindées en deux afin d'apporter une meilleure lisibilité.

A titre d'exemple d'ajustement des actions :

- l'action « abaisser les limitations de vitesse » a intégré le renforcement des contrôles sur le respect de ces limitations prioritairement par la préfecture de police dont c'est la compétence et la police municipale
- l'action existante sur le bruit des deux roues motorisée a été scindée en deux (renforcement des contrôles d'une part et plaidoyer pour amélioration des normes d'autre part),

- l'action « favoriser les motorisations silencieuses » a précisé les objectifs existants de la Ville de Paris de suppression des véhicules thermiques à échéance 2030 dans le cadre de la ZFE,
- l'action « envisager des avertisseurs sonores spéciaux (sirènes) moins bruyants » a été complétée d'une sensibilisation et contrôle sur l'usage abusif du klaxon,
- la problématique de la « meilleure connaissance de l'exposition des parisiens-ne-s aux bruits des activités nocturnes » a été précisée.

La nouvelle version du PAES qui vous est présentée aujourd'hui prend donc en compte, dans la mesure de son périmètre de compétence et de la prise en compte l'ensemble des politiques sociales, environnementales et économiques de la municipalité, les aspirations exprimées par le public dans le cadre de la consultation. Il constitue un document de référence pour l'amélioration du cadre de vie des Parisiens dans le cadre de cette mandature.

Je vous propose donc d'approuver le Plan d'Amélioration de l'Environnement Sonore de la Ville de Paris pour la période 2022-2026, ayant valeur de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des grandes infrastructures routières.

Je vous prie, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris

2022 DTEC 26 Approbation du Plan d'Amélioration de l'Environnement Sonore, version finale après consultation du public.

Le Conseil de Paris,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales;

Vu le projet de délibération, en date des 5, 6, 7 et 8 juillet 2022, par lequel Madame la Maire de Paris lui propose d'approuver le Plan d'Amélioration de l'Environnement Sonore, version finale après la consultation publique.

Vu l'avis du conseil de l'arrondissement Paris-Centre ;

Vu l'avis du conseil du 5e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 6e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 7e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 8e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 9e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 10e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 11e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 12e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 13e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 14e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 15e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 16e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 17e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 18e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 19e arrondissement ;

Vu l'avis du conseil du 20e arrondissement ;

Sur le rapport présenté par M Dan LERT au nom de la 8^e Commission ;

Délibère :

Article 1 : Le plan d'amélioration de l'environnement sonore de la Ville de Paris pour la période 2022-2026, ayant valeur de PPBE des grandes infrastructures routières joint au présent projet de délibération est approuvé.