

Marielle de Sarnez, candidate à la mairie de Paris
Conférence de presse - Lundi 28 octobre 2013

Plan d'urgence contre la pollution de l'air

Le 17 octobre 2013, le Centre International de Recherche sur le Cancer de l'OMS classait la pollution atmosphérique cancérigène, après que de nombreuses études aient établi qu'elle augmentait les risques de maladies respiratoires et cardiaques. Ce jour-là, son directeur précisait : "Nous savons maintenant que la pollution de l'air extérieur n'est pas seulement un risque majeur pour la santé en général, mais aussi l'une des causes environnementales de décès par cancer ». Ajoutant «qu'il existe des moyens efficaces pour réduire la pollution de l'air et qu'étant donné l'ampleur de l'exposition des populations dans le monde entier, ce rapport devrait envoyer un signal fort à la communauté internationale pour agir sans délai".

L'injonction est claire et ne s'adresse pas qu'aux seuls Etats mais à tous les responsables publics qui, chacun à leur niveau, ont obligation ou possibilité d'agir. Les femmes et les hommes qui seront élus à Paris en mars 2014 sont de ceux-là.

Cette injonction est d'autant plus pressante que, malgré tous les efforts engagés ces dernières années pour diminuer la pollution notamment automobile, les niveaux enregistrés dans notre ville restent supérieurs aux normes en vigueur. Notons à ce sujet que, dans l'ensemble, les efforts faits auront été bien davantage réalisés au plan européen via les normes (-20 à 30 %) qu'au niveau de la ville de Paris (-10 %). L'occasion de rappeler que la France est actuellement poursuivie par la Commission européenne pour non-respect des valeurs-limites de particules fines PM10 et que Paris a été classée par l'OMS comme la ville française la plus polluée selon ce critère.

Il n'est pas inutile non plus de rappeler que l'Agence européenne de l'environnement estime que la pollution atmosphérique est à l'origine de 100 millions de jours de congés maladie et de 350 000 décès prématurés en Europe, pour un coût estimé à près 45 milliards d'euros par an. Pour la France, on estime que la seule pollution aux particules ferait 42 000 décès prématurés chaque année et réduirait l'espérance de vie de 6 mois à Paris.

Pour Paris, l'enjeu est double : d'abord l'urgente obligation d'une mise à niveau afin de respecter 365 jours sur 365 les réglementations, puis la nécessité d'une stratégie de long terme pour que Paris rejoigne le peloton de tête des villes d'excellence environnementale.

Ceci suppose la mise en œuvre d'une politique concertée et obstinée agissant tous azimuts, en lieu et place d'actions isolées sans cohérence d'ensemble, qui assurent certes des résultats positifs loin d'être négligeables, mais qui ne permettent pas le bond qualitatif nécessaire.

Les politiques que je propose visent toutes les émissions, et en premier lieu, les transports et le logement. Je veux avancer positivement et de manière réaliste en développant un panel de solutions avant tout positives et incitatives. Je veux que Paris demain soit une ville "basse émission".

Marielle de Sarnez

Le constat : une qualité de l'air médiocre

Près d'un parisien sur deux est exposé à des niveaux de pollutions de l'air dépassant les normes européennes, à la fois pour les particules fines (diesel) et des dioxydes d'azote. En 2012, Paris a connu 189 jours de dépassements.

Les principaux polluants de l'air sont le NOx, les particules fines, l'ozone et le CO2.

Les principales sources de NOx et de particules sont pour les deux-tiers le fait du trafic routier. Pour le CO2, ce trafic représente le tiers des émissions (à lui seul le périphérique émet 12 % du total des émissions de Co2 de la capitale !), le reste étant principalement dû au chauffage et à la production d'eau chaude des bâtiments.

Toutefois, il faut souligner que la qualité de l'air s'améliore de près de 35 % à Paris depuis 10 ans, grâce à trois phénomènes concomitants :

- La mise en œuvre des normes européennes visant les trois principales sources d'émissions : routier, chauffage et industrie. A Paris, l'application de ces normes a permis de moderniser le parc roulant et de réduire de 24 % les Nox, et de 45 % les particules.
- Les aménagements décidés par la ville de Paris depuis 11 ans ont assuré une diminution du trafic de 15 à 20 % (à tempérer par le constat d'un report de ce trafic intramuros sur les axes secondaires) et une baisse de la vitesse moyenne de 2km/h dans Paris (de 19 km/h à 17km/h). Ces aménagements auraient eu pour effet de réduire de 10 % les émissions de polluants dans Paris intramuros.
- Une baisse des activités industrielles autour de Paris ont également permis de baisser de 9 % les émissions de Nox.

Malheureusement ces améliorations ont été contrariées par la diésélisation du parc automobile qui a augmenté la part des Nox de 14 % et des particules de 19 %. Le parc diesel des véhicules particuliers a progressé passant de 41 % des kilomètres parcourus dans Paris en 2002 à 63 % en 2012 ; la part des véhicules de livraison a progressé sur cette même période, la plupart étant également équipés de moteurs diesels.

Aujourd'hui, les niveaux de pollution restent supérieurs à la réglementation européenne, en particulier là où le trafic est le plus dense. C'est la santé de près de la moitié des parisiens qui en est affectée.

Autres repères

Les déplacements, les transports de marchandises

Chaque jour, on enregistre à Paris 12,3 millions de déplacements : 4,3 millions pour la liaison Paris-Banlieue et 8 millions pour la liaison Paris-Paris. Dans le détail, les parcours intra-muros sont : 60 % pour ce qui concerne la marche à pied, 32 % les transports en commun, 10% la voiture et 3 % le vélo. Les seuls résidents parisiens sont 52 % à opter pour la marche à pied, 32 % pour les transports en commun, 10 % pour la voiture, 3 % pour le vélo et 2 % pour les deux roues motorisées (150 000 parcours/jour)¹. Il faut noter que le nombre de deux-roues motorisés a augmenté de 34 % en dix ans, 6 % des parisiens en étant désormais dotés. Ce report a un coût environnemental puisqu'un deux-roues motorisé "moyen" émet près de cinq fois plus d'hydrocarbure par kilomètre qu'un véhicule à essence.

Pour ce qui concerne les marchandises, 32 millions de tonnes transitent chaque année par Paris, dont 90 % par la route ce qui représente 20 % du trafic d'Ile de France. Dans la capitale, 87 % du tonnage est livré par la route.

Le vélo

On compte pour 2,2 millions d'habitants près de 700 kms de pistes cyclables, soit 20% de voirie aménagée : 200 kms de pistes protégées ou non ; 115 kms de contre-sens cyclables et 162 kms de couloirs de bus ouverts aux vélos. A titre de comparaison, l'agglomération de Strasbourg avec 500.000 habitants, propose 560 kms de pistes cyclables. Vélib' en chiffres, c'est : près de 1.700 stations dont 1.400 à Paris, environ 225.000 abonnés et 24.000 vélos.

Les espaces verts²

Malgré la création ces dix dernières années de 65 ha de nouveaux espaces verts, (Jardin de l'abbé Pierre dans le 13^{ème}, jardin Serge Gainsbourg porte des Lilas, parc Clichy-Batignolles, végétalisation du périphérique porte de Vanves, petite ceinture dans le 15^{ème}, etc) Paris reste, en raison de son ancienneté et de son bâti très compact, une des villes européennes où la densité d'espaces verts est la plus faible. Si l'on compte les bois de Boulogne et de Vincennes, chaque parisien dispose de 15 m², c'est-à-dire nettement moins qu'un habitant de Londres (45 m²), de Bruxelles (59 m²), de Madrid (68 m²).

Les caractéristiques thermiques des 100.000 immeubles parisiens³

Les 25% d'immeubles parisiens construits avant 1850 ont de bonnes qualités thermiques, en raison de l'épaisseur de leurs murs et de leurs ouvertures limitées.

¹ Bilan déplacement 2011.

² APUR 2004

³ APUR 2010

S'agissant des 49 % construits entre 1851 et 1914, durant la période haussmannienne et post-haussmannienne, ils ont également une bonne qualité thermique du fait de l'organisation urbaine en îlots denses et de la qualité du bâti. Pour les 9 % construits entre 1918 et 1939, période d'après-guerre où le Conseil de Paris met en œuvre une politique sociale du logement en majeure partie concentrée sur les boulevards des maréchaux, le choix de la brique et le système constructif offrent une qualité thermique moindre. La majorité des 7 % d'immeubles construits de 1945 à 1974 est considérée comme très énergivore : urgence de l'après-guerre avec des constructions bon marché, puis énergie abondante et peu onéreuse. Quant aux 10 % restants, ils offrent des caractéristiques thermiques de plus en plus performantes, la crise pétrolière, puis la prise de conscience des enjeux environnementaux étant passés par là.

Les déchets

En 2012, 1.137.586 tonnes de déchets ont été collectés à Paris dont 80 % d'ordures ménagères, 6,6 % de multimatériaux, 5,8 % de verre et 7,7 % d'objets encombrants. 75 283 tonnes ont été recyclées et 65 Kg de déchets ont été triés par personne. Le compostage est encore à ses tout débuts avec 76 immeubles et 21 écoles équipées (chiffres Ville de Paris 2012).

Notre ambition : Paris en "zone verte" 365 jours sur 365

Nous voulons agir pour qu'en 2020 Paris respecte les normes européennes et que plus un seul parisien ne soit exposé à des pollutions de l'air dépassant ces normes.

Notre objectif est que l'indice de qualité de l'air quotidien d'AirParif soit, en permanence, en zone "verte", c'est-à-dire en dessous de l'indice "50".



Un panel de 60 mesures, apportant chacune une réduction des émissions de polluants, permettront d'atteindre en 6 ans le premier palier de réduction assurant le respect des normes européennes. Ensuite nous rentrerons dans le cercle vertueux pour d'atteindre, d'ici 2050, un niveau de pollution permanent sous la barre des "25".

Trois grands domaines d'actions permettront d'atteindre cet objectif :

1. Réduire les émissions issues de nos déplacements ;
2. Réduire les émissions issues de nos consommations énergétiques ;
3. Végétaliser la ville.

Objectif 1

Une incitation aux déplacements alternatifs "basse émission"

Toutes les grandes villes du monde ont compris, quelles que soient les couleurs politiques des élus aux commandes, qu'il faut maîtriser et réduire le trafic routier intra-muros, voire aux alentours des villes. C'est une question de juste répartition de l'occupation de l'espace public entre la circulation routière et les autres usages (piétons, vélos, bus...).

Sans revenir sur les mesures prises jusqu'à présent en matière de maîtrise de la circulation, nous voulons concentrer dorénavant nos efforts sur des déplacements "basse émission".

1/ Améliorer l'attractivité des transports en commun

A/ Objectif qualité du métro et du RER

Entre 2002 et 2011, le trafic métro a augmenté de 20 %, pendant que l'offre augmentait de 12 % seulement (1,4 milliard de voyages par an). Cela a évidemment entraîné une dégradation des conditions de transports des voyageurs. Ce sujet est donc une priorité.

- Mettre en œuvre en collaboration avec le STIF et la RATP un plan d'urgence pour la qualité de l'air dans le métro : plusieurs études réalisées par l'Observatoire régional de santé et par AirParif ont en effet démontré que le taux de particules fines dans le métro serait 4 fois plus élevé qu'à l'extérieur.
- Doubler les efforts de propreté dans les lignes de métro et RER avec pour objectif de lutter contre la saleté mais aussi contre les agents infectieux présents notamment dans les rames.
- Conduire avec la RATP un grand chantier d'amélioration de l'attrait des stations (esthétique, végétalisation, qualité de l'air, climatisation, présence de services et de commerces, accessibilité des stations aux personnes à mobilité réduite, accueil des touristes).
- Utilisation d'un même ticket sur tous les transports RER (zone 1-2), métro, bus et tram, pour une correspondance.
- Accélérer la mise en œuvre des "plans d'urgence" pour les RER afin de renforcer leur confort et leur régularité.

B/ Objectif qualité des bus

La contribution des moteurs diesels des bus à l'émission de particules fines est loin d'être négligeable. Il est donc regrettable que la RATP ait choisi de renouveler quelques 350 bus en faisant à nouveau appel à des bus diesel classiques (80 % de la flotte). A chaque futur renouvellement, nous souhaitons que la régie choisisse systématiquement les moteurs propres, démarche qui permettra de surcroît de soutenir et doper un marché d'avenir.

- Demander à la RATP d'opter pour des bus peu émetteurs : hybrides dotés du stop and go, GNV - gaz naturel pour véhicules fabriqué à partir des déchets fermentescibles, et Pile à Combustible. Cette dernière technologie (hydrogène) est déjà expérimentée à Berlin.

C/ Améliorer l'offre de métros

- Poursuite de l'automatisation des lignes de métro afin d'augmenter les fréquences.
- Ouverture des lignes de métro la nuit le vendredi soir et le samedi soir.
- Soulagement de la ligne 13 : accélérer le prolongement de la ligne 14 au nord.
- Mise à l'étude d'un dédoublement de ligne Eole de Saint-Lazare à Montparnasse avec un arrêt sur les Champs-Élysées pour permettre une interconnexion avec les lignes 1 et 13.
- Réaliser en priorité le prolongement de la ligne 14 vers Orly (400.000 voyageurs concernés).

D/ Améliorer l'offre de bus et de tramways

- Des lignes de bus en lignes "haute qualité de service" : augmentation des fréquences ; renforcement de la politique conduite en matière d'amplitude horaire élevée semaine soir et w-e ; parcours rationalisé en site propre sur 70 % de leurs parcours ; priorité aux feux, planchers bas et quais surélevés, informations claires des voyageurs en station tant sur la ligne du bus que sur tous les autres modes de déplacements environnants.
- Généralisation des petites navettes électriques de quartier.
- Mise à l'étude d'une navette électrique dédiée entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz.
- Poursuite du chantier du tramway T3 des Maréchaux.

2/ Faire de Paris une ville "vélo-friendly"

Quand 3% des parcours à Paris sont effectués à vélo, c'est 32 % à Amsterdam et même 50% dans l'hyper-centre ! Il reste donc tout à faire pour que Paris atteigne le haut du classement des villes les plus «vélo-friendly » ! D'après la grande étude de l'agence Copenhageniz, en 2013 Paris (13^{ème} place) a rétrogradé de 7 places depuis 2011, date de la précédente enquête, et se positionne loin derrière Bordeaux (4^{ème}) et Nantes (5^{ème}) pour ne citer que les villes françaises.

- Création de deux grands axes 100 % vélo traversant Paris d'est en ouest (le long de la Seine par exemple) et du nord au sud.
- Donner la priorité à la sécurisation des pistes vélo existantes.
- Etendre le réseau des pistes cyclables sécurisées.
- Achever le chantier du Vélib' : avec de nouvelles stations dans les quartiers moins pourvus et une signalétique renforcée (pose de panneaux indicateurs dans chaque quartier, plans des parkings à chaque grand croisement).

3/ Encourager la marche à pied

Sur une journée, en moyenne, 60 % des déplacements des parisiens se font à pied. Et cette activité a des effets bénéfiques sur la santé, l'OMS recommandant d'ailleurs une pratique régulière pendant 30 minutes, cinq fois par semaine.

- Des panneaux indicateurs, à chaque grand croisement, avec indication des distances et listant commerces, services et autres informations utiles dans un rayon de 100m.
- Suppression des stationnements (et leur report dans des parkings proches) dans les rues étroites, pour donner une plus grande place aux trottoirs et permettre des aménagements d'agrément et de repos pour les piétons.
- Végétalisation accrue des parcours piétons.
- "Piétonisation éphémère" des sites et quartiers remarquables et valorisation historique et culturelle.

4/ Penser la voiture et les deux-roues motorisés au sein d'un espace partagé

A/ Moteurs propres, une ville exemplaire

- Renouvellement progressif de la flotte de véhicules de la Ville de Paris par des véhicules propres.
- Encouragement à la création d'une flotte verte de taxis collectifs.
- Gratuité du stationnement des voitures électriques et multiplication par 5 des bornes de rechargement en 2020 (elles ne seront que 500 accessibles à tous les véhicules l'année prochaine) avec priorité dans les quartiers où est identifiée une présence importante de véhicules électriques.
- Doter Paris de "Scootlib'", deux-roues à moteur électrique, à l'image de Velib' et Autolib'.

B/ Partager l'espace

- Lancer une étude comparative sur les systèmes de limitation de circulation des véhicules les plus émetteurs mis en place dans les villes européennes : politique du Grand Londres pour les véhicules les plus polluants, restriction d'accès pour les poids lourds dans certains axes centraux ou très touristiques à Rome et à Berlin durant des périodes de la journée...
- Redirection progressive des véhicules vers des parkings sous-terrain pour libérer la voie publique (publics et privés), à l'image des villes allemandes, suisses et autrichiennes. Cette mesure sera également de nature à réduire les émissions de polluants, 20% de la circulation automobile étant consacrée à la recherche d'une place de stationnement.
- Viser la réduction du nombre de cars de touristes : ce travail se fera en lien avec les tour-operators en vue de définir des alternatives au déplacement de leurs clients : mise en place de navettes électriques dans les zones les plus touristiques, guides en plusieurs langues invitant à l'usage des modes de déplacements existants.

C/ Expérimenter de nouvelles pratiques

- L'auto-partage : partager les flottes d'entreprises ou d'administrations publiques (à titre exemplaire, celle de la Ville) auprès du voisinage résidentiel en dehors des heures d'activité. Cette expérimentation sera proposée à des entreprises volontaires.

- Seconde étape : expérimenter un tel dispositif avec des copropriétés partageant un parking commun. Ces tests s'appuieront sur des expériences menées dans certains pays européens, proposant des solutions sécurisées du point de vue des assurances.

Dans le même esprit, le co-voiturage domicile-travail intramuros sera testé :

- Mise à disposition des entreprises volontaires d'un conseil en mobilité durable proposant notamment des solutions de nouvelle technologie pour mettre en relation, au sein de l'entreprise et/ou des entreprises voisines les salariés intéressés. Ce conseil en mobilité accompagnera également les entreprises volontaires à adapter les horaires de travail de leurs salariés aux éventuelles contraintes ou freins que pourraient susciter le recours au co-voiturage. Cette stratégie sera pensée à l'échelle du Grand Paris afin d'atténuer les « effets heures de pointe ». Ce travail mené avec les entreprises pourra être poussé plus loin en développant des expérimentations de télétravail s'inspirant des meilleures expériences européennes.
- Aménagement en partenariat avec les communes limitrophes de parkings relais de co-voiturage et optimisation des parkings existants tels que ceux des supermarchés.

5/ Rendre le transport de marchandises moins émetteur de polluants

Il conviendra de poursuivre la rationalisation des livraisons de marchandises et la réduction du nombre de kms parcourus par des poids lourds intra-muros. Cet objectif s'inscrira dans le cadre d'un « Grand Paris-logistique » car l'éloignement des sites logistiques de la zone dense pose de manière aiguë la question du « dernier kilomètre » que nous souhaitons à terme organiser avec des navettes électriques.

- Création de plates-formes logistiques en approche de Paris.
- Augmenter la part ferroviaire et fluviale dans l'approvisionnement de Paris : une étude sera lancée avec les communes limitrophes afin d'apprécier précisément les besoins : aménagement des ports, développement des plates-formes logistiques pour groupage et dégroupage, "hôtels logistiques", etc.
- Harmoniser les règles de circulation des poids lourds : 97 réglementations différentes en Ile de France.

6/ Les mobilités intelligentes

Internet et les smartphones sont de plus en plus mis à contribution dans nos mobilités au quotidien : sites de co-voiturage, site RATP, stations Vélib'... permettent de calculer aisément les meilleurs parcours et leurs durées. Nous appuierons le développement de ces usages :

- Pose de panneaux tactiles dans les rues ou dans les stations de métro.
- Soutien à la mise en service d'applications et de sites permettant de connaître toutes les options de déplacement efficace mettant en concurrence (en temps, en coût, en impact sur la pollution de l'air) tous les modes de transports. A ce titre, imaginons que la carte "navigo" puisse devenir le futur support de toutes ces mobilités (comme c'est déjà le cas sur le réseau RATP et le vélib, et, nous annonce-t-on, pour l'autolib).

Objectif 2

Faire de Paris, d'ici 2050, une ville à énergie positive

Réduire les émissions de polluants est intimement lié à la capacité que nous aurons de réduire de manière importante notre consommation d'énergie tout en produisant ce dont nous aurons encore besoin de manière renouvelable. Cette action volontaire sera basée sur une logique essentiellement incitative.

1/ Produire

Nous voulons produire à échéance d'une génération la moitié de nos besoins actuels via des énergies renouvelables. Pour cela nous ferons de Paris un territoire d'expérimentation pour les énergies renouvelables et les économies d'énergie de demain.

Mais d'ores et déjà, nous mettrons l'accent sur les potentiels identifiés d'énergie renouvelable :

- la géothermie ;
- le solaire photovoltaïque ;
- la récupération de chaleur (eaux chaudes usées, réseaux de chaleurs...)
- la production de méthane et de biogaz via les déchets verts (30% de nos poubelles en moyenne).

2/ Économiser

Le pendant de cet effort de production, pour atteindre l'objectif de ville à énergie positive, sera de chercher partout où elles se trouvent les économies d'énergie pour diviser par deux nos consommations :

Le plus grand gisement est dans le bâtiment et sera donc notre chantier prioritaire au travers de 5 projets.

Pour l'isolation des bâtiments, dans la suite de ce qui a été engagé par le Plan Climat de la ville de Paris :

- Nous proposons un accompagnement renforcé des copropriétés en mettant à leur disposition un interlocuteur unique.

- Cet interlocuteur sera à la fois un conseil en amont des travaux et pendant les travaux (opérant notamment toutes les études nécessaires calculant le montant précis des économies d'énergie à comparer au coût des travaux).
- Il facilitera les demandes d'aides auprès de tous les opérateurs publics (ville, région, Ademe...).
- Il pourra également identifier auprès des services d'urbanisme de la ville, les projets de rénovation *classique* (ravalement, rénovation des toitures, ...) pour conseiller les copropriétés, très en amont, sur l'intérêt d'ajouter à leurs projets un panel de travaux d'isolations thermiques.
- Pour les nouvelles constructions, l'installation de chauffe-eaux solaires, de récupérateurs de chaleur, de ventilations double flux, sera privilégiée, à l'image de ce qui se fait en Belgique.
- La ville de Paris se positionnera pour tester la mise en place des compteurs Linky qui permettront aux habitants et aux fournisseurs d'énergie de connaître en temps réel les consommations d'énergie, et donc de mieux les maîtriser.

Objectif 3

Végétaliser la ville, pour capter la pollution et valoriser la biodiversité

L'adaptation au réchauffement climatique invite à revoir notre urbanisme pour réduire tout phénomène de bulle chaude ayant la double conséquence d'affecter la santé des plus fragiles et d'accroître les risques de pollution à l'ozone. Dans cette perspective, la végétalisation a deux fonctions : capter la pollution et rafraîchir l'atmosphère.

A/ Des projets urbains avec une part importante de végétalisation diffuse : sur les terrains conquis sur le périphérique et les voies ferrées (conf. notre plan Marshal pour le logement) le COS proposé permettra la création de nouveaux espaces verts ; ailleurs, il faudra encourager et privilégier le verdissement des toits et des chaussées. L'aménagement futur des grandes places (Bastille, Denfert,...) sera conçu autour de cette nécessité.

B/ Partout où cela sera possible, des bords de Seine seront « renaturés »_pour apporter tout le long de cet axe traversant de Paris les bénéfices de la végétalisation.

C/ La végétalisation sera développée à proximité des lieux de résidence des populations les plus sensibles (résidences pour personnes âgées, hôpitaux, ...).

D/ Prenant exemple sur les dynamiques lancées dans d'autres villes du monde comme Montréal au Canada, Londres ou Mexico, l'agriculture urbaine, c'est à dire la culture de plantes comestibles dans la ville, pourra trouver sa place à Paris.

E/ Au titre de l'adaptation au changement climatique, et de la prévention de canicules, sera programmé le remplacement dans le temps les revêtements de sols de nos rues, de nos places, et des toits plats des constructions récentes par des revêtements plus clairs.

F/ Au titre de la valorisation de la biodiversité :

- Recenser et protéger les grands arbres de Paris ;
- Mettre en valeur la biodiversité de la trame verte de la petite ceinture, désormais meilleur refuge que la campagne en raison de l'absence de phytosanitaires dans le périmètre proche ;
- Engager un travail de fond visant à intégrer dans les dépenses publiques de la ville de Paris l'impact sur la biodiversité de chaque euro dépensé.

Objectif 4

Des déchets moins nombreux, une propreté mieux assurée

1/ La propreté et les déchets

A/ Créer des « brigades vertes » chargée des interventions rapides en cas de nuisance constatée (tags, bris de vitres, dépôts sauvages d'encombrants...).

B/ Faire un bilan du co-pilotage de la propreté par la Ville et les arrondissements, et proposer si besoin de déconcentrer la gestion aux maires d'arrondissement.

C/ Poursuivre la valorisation des déchets verts (1/3 des poubelles de chaque parisien, sans parler des déchets de cantines, de la restauration, des commerces alimentaires et supermarchés). Ce potentiel important a une valorisation énergétique forte au travers de la méthanisation (carburant des bus comme à Lille, injection dans le réseau de gaz de ville comme cela est d'ores été déjà testés dans d'autres villes européennes).

D/ Créer en partenariat avec les réseaux de l'économie sociale et solidaire des recycleries /ateliers de réparation par arrondissement.

E/ Initier une étude objective des avantages et inconvénients comparés (coûts, avantage environnementaux, ...) entre une collecte des déchets réalisée par les services de la ville et une collecte réalisées par des entreprises privées.

Objectif 5 : la qualité de l'eau

Selon les normes européennes, l'eau de Paris est parfaitement potable mais les sources de pollutions restent multiples : les phytosanitaires de l'agriculture en Ile de France et environs (taux de nitrates de l'eau qui augmentent, présence de pesticides, certes en deçà des normes, mais présents néanmoins dans des taux variables), mais aussi les rejets médicamenteux, certains métaux lourds, les lessivages des zones urbaines après les fortes pluies... Si on peut raisonnablement se satisfaire des actions prises par Eau de Paris en aval sur le traitement, s'il faut reconnaître qu'Eau de Paris agit aussi en amont autour de certains puits de captage, il n'est pas inutile d'anticiper.

Ainsi devrions-nous, à une échelle du Grand Paris, voire de la Région, mener une action de prévention des pollutions avec tous les acteurs concernés : hôpitaux, communes, industries, agriculteurs.

Nous lancerons un chantier avec la Région, l'Etat et l'Agence de l'eau, visant des contractualisations avec tous les acteurs concernés ayant potentiellement à rôle préventif à jouer dans la pollution de l'eau. Cette action visera des zones étendues autour des zones de captages. Cette démarche entreprise à Munich ou à Vittel a obtenu des résultats spectaculaires sur la qualité de l'eau au captage, réduisant par là même les coûts de traitement.