

V651315  
→

Conseil de Paris  
Séance des 30 septembre, 1, 2, 3 octobre 2019

**Vœu de l'exécutif relatif à la piétonisation aux abords des écoles parisiennes**

En réponse aux vœux suivants :

- vœu relatif à la piétonisation aux abords des écoles parisiennes déposé par David Belliard, Fatoumata Koné et les élu.e.s du Groupe écologiste de Paris (GEP),
- vœu relatif à l'expérimentation de mesures de restriction de circulation autour des écoles du 5<sup>ème</sup> arrondissement déposé par Florence Berthout, Dominique STOPPA-LYONNET et les élus du groupe 100% Paris,
- vœu relatif aux conditions de réussite de l'expérimentation de mesures de restriction de circulation autour des écoles déposé par Pierre-Yves Bournazel, Florence Berthout et les élus du groupe 100% Paris.

Considérant la politique générale, portée par la Ville de Paris, d'apaisement et de réduction de la circulation motorisée au profit des alternatives aux véhicules individuels polluants, notamment à des fins de santé publique ;

Considérant la mise en œuvre de la première zone à faible émission de France dès 2015, le Plan Vélo 2015-2020 et la Stratégie Paris Piéton approuvés à l'unanimité du Conseil de Paris respectivement en 2015 et 2017 ;

Considérant que l'étude TRUE, fruit d'un partenariat entre l'ONG ICCT et les Villes de Paris et de Londres, valide la stratégie de sortie du diesel de la Ville de Paris tout en soulignant la nécessité d'aller plus loin dans la lutte contre la pollution liée au trafic routier;

Considérant que, si la pollution chronique de fond diminue régulièrement à Paris (à l'échelle francilienne, la baisse de la concentration de dioxyde d'azote la plus forte a lieu à Paris avec - 11,14 % entre 2012 et 2017), en lien avec la baisse du trafic motorisé (près de 40 % de baisse depuis 2002, - 6% en 2018 par rapport à 2017), les niveaux restent élevés à proximité des axes les plus circulés ;

Considérant que le rapport publié par l'association Respire, en association avec Airparif, sur la pollution de l'air dans les écoles, présente une cartographie détaillée de la pollution de l'air à proximité des établissements scolaires en Ile-de-France montrant que la plus grande partie des établissements en dépassement des seuils réglementaires se situe à Paris ;

Considérant que 26 % des établissements scolaires dépassent ainsi toujours les seuils de pollution au dioxyde d'azote (même si cette proportion était de 66% en 2012) ;

Considérant que les enfants sont particulièrement vulnérables face à la pollution de l'air liée au trafic routier, qui entraîne des conséquences majeures sur leur santé et que le dioxyde d'azote, principalement émis par le trafic routier, irrite les voies respiratoires et s'avère nocif, notamment pour les enfants asthmatiques ou malades ;

Considérant que, dans le 10<sup>ème</sup> arrondissement, la rue Louis Blanc a été partiellement piétonnisée le mois dernier devant l'école éponyme afin d'empêcher le trafic de transit ;

Considérant que, suite à l'adoption d'un vœu du conseil du 18<sup>ème</sup> arrondissement en juin dernier, un travail est engagé pour aboutir à la piétonisation, pérenne ou aux seules heures d'ouverture et de

fermeture des classes, des rues desservant 5 écoles du 18<sup>ème</sup> arrondissement (Budin, Richomme, Houdon, Amiraux et Pajolet) ;

Considérant les propositions également formulées par la mairie du 5<sup>ème</sup> arrondissement ;

Considérant que ce travail doit être poursuivi dans l'ensemble des arrondissements, en concertation avec les mairies d'arrondissement concernées ;

Considérant que, depuis 2014, 227 rues, dont certaines desservent des écoles, ont piétonnisées dans le cadre de la Stratégie Paris Piéton et qu'une vingtaine de rues aux enfants ont été créées ;

Considérant que la Ville de Paris déploie par ailleurs 150 capteurs dans les établissements afin d'améliorer la connaissance de la pollution;

Considérant que la piétonisation des rues desservant les établissements scolaires s'inscrit dans les objectifs de sécurité routière et des objectifs de lutte contre la pollution sonore que se donne la Ville de Paris, notamment à travers le plan de protection au bruit dans l'environnement parisien (PPBE);

Considérant que l'action menée pour piétonner certaines rues ne doit pas occulter la nécessité de poursuivre la politique de réduction de la pollution atmosphérique liée au trafic routier sur l'ensemble du territoire parisien, les établissements les plus exposés étant situés le long des axes les plus circulés.

**Le Conseil de Paris émet le vœu que :**

- Soit présenté lors des 3<sup>ème</sup> et en 6<sup>ème</sup> commissions de décembre 2019 un état des lieux de l'exposition à la pollution atmosphérique des établissements scolaires parisiens et du caractère accidentogène des rues qui les desservent ;
- Que des rues pilotes soient identifiées en lien avec les Maires d'arrondissement, les chefs d'établissement et les riverains afin que les piétonisations possibles soient mises en œuvre d'ici la fin de l'année ;
- Que, sur la base de ces expérimentations et dans la perspective d'une généralisation à partir de la rentrée 2020, soit élaboré, en lien avec les Maires d'arrondissement, les parents d'élèves, les chefs d'établissement et les riverains, un plan de piétonisation pérenne ou temporaire des rues situées à proximité des établissements scolaires exposés à une pollution de l'air chronique importante ;
- Que la réflexion engagée sur les piétonisations intègre la problématique des livraisons des établissements ;
- Que les modifications de circulation induites par ce plan de piétonisation des rues desservant les établissements scolaires soient présentées dans le cadre d'une commission extra-municipale des déplacements et de partage de l'espace public au 1<sup>er</sup> semestre 2020, associant les groupes politiques, les associations, les mairies d'arrondissement (qui préalablement auront concerté avec les acteurs locaux concernés) ;
- Qu'en conséquence, le futur Plan de Déplacement Parisien qui sera élaboré l'an prochain prenne en compte ces orientations ;
- Que soit poursuivie la politique de réduction de l'usage de la voiture individuelle visant à faire diminuer la pollution atmosphérique de fond à Paris.

