

REPUBLIQUE FRANCAISE

METROPOLE DU GRAND PARIS

**SEANCE DU CONSEIL DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS
DU LUNDI 12 NOVEMBRE 2018**

**CM2018/11/12/11: MISE EN PLACE DE LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS METROPOLITAINE –
ENGAGEMENT ET ROLE DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS POUR UN DEPLOIEMENT A
COMPTE DE JUILLET 2019**

DATE DE LA CONVOCATION : 6 NOVEMBRE 2018

NOMBRE DE CONSEILLERS EN EXERCICE : 208

PRESIDENT DE SEANCE : Patrick OLLIER

SECRETAIRE DE SEANCE : Ivan ITZKOVITCH

Trois directives européennes évaluent la qualité de l'air et en fixent les objectifs dans les Etats membres :

- La directive 2004/107/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004, transposée dans la loi n° 2008-757 du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement et dans le décret n° 2008-1152 du 7 novembre 2008 relatif à la qualité de l'air ;
- La directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, transposée dans le l'arrêté du 21 octobre 2010 relatif aux modalités de surveillance de la qualité de l'air et à l'information du public et dans le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air ;
- La directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, transposée dans le décret n° 2017-949 du 10 mai 2017 fixant les objectifs nationaux de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques en application de l'article L. 222-9 du code de l'environnement.

Les normes à respecter figurent aux articles R221-1 à R221-3 du code de l'environnement.

Malgré une tendance à la baisse des niveaux de pollution chronique depuis quelques années, les concentrations de particules (PM₁₀) et de dioxydes d'azote (NO₂) restent problématiques dans la Métropole du Grand Paris, avec des dépassements importants des valeurs limites, ce qui fait l'objet de contentieux en cours avec la Commission européenne.

Par ailleurs, les valeurs cibles de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sont dépassées pour 5 polluants réglementés : les particules PM₁₀ et PM_{2,5}, le dioxyde d'azote (NO₂), l'ozone et de benzène.

Le dioxyde d'azote notamment est un problème persistant : 1,3 millions de Franciliens, dont près d'un Parisien sur deux, sont exposés à un air qui ne respecte pas la valeur limite annuelle.

L'amélioration de la qualité de l'air relève donc d'une urgence sanitaire au sein de la Métropole du Grand Paris. En Ile-de-France, le Plan de Protection de l'Atmosphère 2017-2020 élaboré par le Préfet de Région et le Préfet de Police, indique que si les recommandations de l'OMS étaient respectées en Ile-de-France, un jeune de 30 ans gagerait en moyenne 7 mois d'espérance de vie et que 6 000 décès prématurés seraient évités chaque année.

Conformément à l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne, la Commission a mis en demeure la France sur des dépassements de polluants :

- En 2009, 2011 et 2015 pour les PM₁₀;
- En 2015, suivi d'un avis motivé en 2017 pour le NO₂.

Un arrêt du Conseil d'Etat du 12 juillet 2017, juge que l'Etat Français est soumis à une obligation de résultat avec obligation de soumettre une nouvelle batterie de mesures à la Commission avant le 31 mars 2018. Le juge enjoint le Gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires pour ramener les concentrations en dioxyde d'azote et en particules fines sous les valeurs limites dans un délai de 9 mois.

La France a présenté des feuilles de route, qui incluaient la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE) sur le périmètre de l'Intra-A86, le 13 février 2018.

Le 18 mai 2018, la Cour de Justice de l'Union Européenne a saisi la France pour non-respect persistant des normes de qualité de l'air et manquement à l'obligation de prendre des mesures appropriées pour réduire ces périodes de dépassement. En tenant compte des astreintes journalières possibles, la France risque ainsi une amende de centaines de millions d'euros. Les collectivités et leurs groupements ont une responsabilité financière en cas de condamnation de la France, la loi NOTRe (article 112 de la loi NOTRe, transposé à l'article L 1611-10 du CGCT) prévoyant en effet que « les sommes forfaitaires et astreintes imposées à la France [puissent] être inscrites comme dépenses obligatoires des collectivités territoriales ou de leurs groupements et établissements publics ».

Le 2 octobre 2018, 77 requérants, parmi lesquels des médecins et des associations de défense de l'environnement et de la santé, ont saisi le Conseil d'Etat et porté un nouveau recours pour dénoncer l'inertie du Gouvernement.

L'amélioration de la qualité de l'air au sein de la Métropole du Grand Paris recouvre donc des enjeux sanitaire et environnemental, reconnu par les pouvoirs législatifs et judiciaires aux différents échelons de compétence, mais aussi, par répercussion, des enjeux économique et d'attractivité du territoire, qui nécessitent des mesures rapides et efficaces.

La Métropole du Grand Paris exerce de plein droit, en lieu et place des communes, la compétence lutte contre la pollution de l'air et élaboration - adoption du plan climat air énergie métropolitain (article L.5219-1 du CGCT).

La Métropole s'est fixé une stratégie avec le Plan Climat Air Energie Métropolitain (validé à l'unanimité lors du Conseil métropolitain du 8 décembre 2017) qui fixe des objectifs ambitieux, parmi lesquels la reconquête de la qualité de l'air, en respectant la directive, puis, le plus rapidement possible, les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

La mise en place d'une zone à faibles émissions à l'échelle de l'intra-A86 a été évaluée dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France comme ayant l'impact le plus important avec des effets rapides sur l'amélioration de la qualité de l'air. Une zone à faibles émissions est un territoire dans lequel est instauré une interdiction d'accès, sur des plages horaires déterminées, pour certaines catégories de véhicules polluants qui ne répondent pas aux normes d'émissions et qui ont donc un impact nocif sur la santé des résidents de l'ensemble du territoire. La mise en place a été confirmée comme une action importante du Plan Climat Air Energie Métropolitain, avec un objectif d'avoir un parc roulant 100 % propre à l'horizon 2030.

Le déploiement des zones à faibles émissions est une initiative portée par le Gouvernement, qui s'implique fortement auprès des collectivités, comme en témoigne l'engagement qui a été signé le 8 octobre 2018 entre l'Etat, représenté par François de RUGY, Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire, et Elisabeth BORNE, Ministre des Transports, et 15 territoires (Aix-Marseille-Provence, Grenoble-Alpes Métropole, Grand Lyon, Eurométropole de Strasbourg...), dont la Métropole du Grand Paris. L'Etat prévoit d'ailleurs de rendre ces zones obligatoires avant 2020 dans les zones concernées par des dépassements de seuils de pollution, dans le cadre du projet de loi d'orientation pour les mobilités. Plus de 200 expériences de zones à faibles émissions ont été mises en place en Europe. Elles s'accompagnent souvent par des politiques incitatives de changement de comportement pour des mobilités actives. En moyenne, une fois opérationnelles, elles ont pu constater une diminution allant jusqu'à 12 % de réduction des concentrations de NO₂ et de PM₁₀ et jusqu'à 15% de réduction des PM_{2,5}.

Cette mesure ne vise pas à faire de la Métropole du Grand Paris une zone sans voiture, mais à accélérer le renouvellement du parc de véhicules et améliorer ainsi rapidement la qualité de l'air. La mise en place d'une zone à faibles émissions repose sur le système des vignettes Crit'Air, qui est aujourd'hui pleinement opérationnel puisque plus de 10 millions de vignettes ont été distribuées.

Cette mesure s'accompagne de dispositifs financiers d'accompagnement au changement de véhicules, qui sont déjà en place aujourd'hui. Pour les particuliers, il s'agit du dispositif « Métropole Roule Propre ! » de la Métropole du Grand Paris, qui est cumulable avec le dispositif de prime à la conversion et le bonus écologique de l'Etat. Pour les professionnels, il s'agit des aides de la Ville de Paris et de la Région Ile-de-France.

Après avoir été lauréate d'un appel à projet, la Métropole du Grand Paris a signé la convention « Villes respirables en 5 ans » le 22 novembre 2017, avec le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, les territoires Grand Paris Seine Ouest, Plaine Commune, Est Ensemble et Grand Orly-Seine Bièvre, ainsi que les Départements de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne et la Ville de Paris. Dans ce cadre, la Métropole du Grand Paris s'est engagée à réaliser des études de préfiguration d'une zone à faibles émissions à l'échelle métropolitaine.

Ces études sont aujourd'hui menées dans le cadre d'un comité de pilotage qui réunit régulièrement Etat et collectivités (la Ville de Paris ; la Région Île-de-France ; les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ; les établissements publics territoriaux de la Métropole du Grand Paris).

Les services de l'Etat y sont également représentés ainsi que de nombreux partenaires techniques (agences d'urbanisme IAU et APUR, Île-de-France Mobilités (ex STIF), IFSTTAR, ADEME, AIRPARIF, BRUITPARIF). Les réunions du comité de pilotage sont préparées par des groupes de travail et des ateliers thématiques réunissant les services de l'ensemble des membres du comité de pilotage.

La volonté exprimée par les élus de ce comité de pilotage est d'agir ensemble d'une manière partenariale, progressive, pragmatique et homogène. Au regard du calendrier, un démarrage en juillet 2019 s'impose à la Métropole du Grand Paris pour une première étape.

Dans le cadre de sa compétence en matière de lutte contre la pollution de l'air (définie et validée à l'unanimité par la délibération du 8 décembre 2017), la Métropole :

- Réalise les études qui sont obligatoires pour prendre un arrêté et qui permettent de justifier le bénéfice environnemental (baisse de la pollution atmosphérique et diminution de l'exposition de la population) ;
- Mène des études socio-économiques pour évaluer l'impact des mesures et proposer des dispositifs d'accompagnement à l'échelle métropolitaine (subventions notamment) ;
- Coordonne la mise en œuvre afin d'harmoniser les interdictions de circulation à l'échelle de la Métropole sur la base d'un projet d'arrêté proposé par elle et qui définit les mesures d'interdictions à appliquer sur l'ensemble de la zone ;
- Prépare avec la Préfecture de police et les autres autorités compétentes les conditions de mise en œuvre et de contrôle de la zone à faibles émissions ;
- Conduit une concertation avec les acteurs professionnels concernés ;
- Accompagne la consultation des Maires dans le cadre d'une convention dont le modèle est annexé à la présente délibération ;
- Propose des outils de communication et d'information des habitants.

Cependant, ce sont bien les 79 Maires qui disposent des pouvoirs de police de la circulation et qui sont donc les seuls compétents pour prendre les arrêtés qui réglementent la circulation ou le stationnement sur leur territoire. Les Maires restent également compétents en matière de contrôle, en lien avec la police nationale.

Au regard des études qui ont été réalisées, et après avoir consulté les Maires lors de l'Assemblée des Maires du 22 octobre 2018, il est proposé de lancer la consultation en janvier 2019, pour mettre en place une zone à faibles émissions, sur le périmètre de l'Intra-A86 (A86 exclue), à compter de juillet 2019 sur la base de l'interdiction des véhicules non classés et Crit'Air 5.

L'interdiction porte sur tous les types de véhicules (véhicules particuliers, véhicules utilitaires légers, poids-lourds, deux-roues motorisés) lorsqu'ils sont concernés (en fonction de leur classification Crit'Air et hors dérogation).

Les horaires d'interdiction sont les suivants :

- Poids Lourds : 7/7j, 24/24h ;
- Les autres motorisations : lundi-vendredi, 8h-20h.

Cette mesure :

- Permettra des gains en émissions de polluants estimés par AIRPARIF de -3% pour les NO_x par rapport au scénario de référence à l'intérieur de la zone intra-A86. L'effet de cette mesure a un effet bénéfique au-delà de la zone concernée par les restrictions (-2% en NO_x et -1% pour les particules) ;
- A un impact limité sur le nombre de véhicules dans le périmètre de la zone à faibles émissions :
 - 118 000 voitures particulières immatriculées (sur un parc de près de 7 millions de véhicules immatriculés en Ile-de-France) et représentant 1% du parc roulant ;
 - Aucune moto (concernées à partir de Crit'Air 4) ;
 - 9 500 camions ;
 - 106 000 camionnettes ;
 - 4 000 autobus.
- Présente des reports sur le trafic routier et les transports en commun qui sont presque nuls.

Dans le cadre de la consultation, il est proposé d'apporter de la lisibilité sur le calendrier prévisionnel des prochaines étapes, qui se vaudra être progressif et pragmatique, avec des échéances rapprochées afin d'obtenir rapidement des résultats concrets :

- Janvier 2021 : interdiction des véhicules non classés, Crit'Air 5 et Crit'Air 4 ;
- Juillet 2022 : interdiction des véhicules non classés, Crit'Air 5, Crit'Air 4 et Crit'Air 3 (même niveau d'interdiction que la Ville de Paris) ;
- Janvier 2024 : interdiction des véhicules non classés, Crit'Air 5, Crit'Air 4, Crit'Air 3 et Crit'Air 2 ;
- 2030 : objectif 100% de véhicules propres.

Il est à noter que chaque nouvelle étape devra faire l'objet d'un nouvel arrêté du Maire fixant les interdictions, précédés d'études obligatoires et d'une consultation préalable.

Afin d'accompagner la mise en place de cette mesure, l'Etat, la région Ile-de-France et Ile-de-France Mobilités seront sollicités pour s'engager auprès de la Métropole du Grand Paris, et ses Maires, en particulier sur :

- La mise en place de moyens financiers complémentaires à ceux qui existent déjà et qui permettront le renouvellement du parc de véhicules anciens concernés par les restrictions vers des véhicules propres ou des modes actifs ;
- La création rapide d'un guichet unique des aides financières pour apporter une meilleure visibilité sur les aides existantes et faciliter les démarches de changement de véhicules ;
- Le respect du calendrier de déploiement des transports en commun, en particulier sur le Grand Paris Express ;

- La mise en place de toute mesure favorisant les transports en commun et les mobilités actives, y compris par des mesures financières d'accompagnement des collectivités territoriales ;
- La mise en place d'un système de contrôle de la mesure avec des financements de l'Etat.

LE CONSEIL DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS

Vu la directive 2004/107/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant ;

Vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;

Vu la directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques ;

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2213-2, L2213-4-1, L5211-11, L5219-1, R2213-1-0-1 ;

Vu le code de la route et notamment ses articles L318-1, R311-1, R318-2, R411-8 ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L224-8 ; et R221-1 à R221-3 ;

Vu la loi n° 2008-757 du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement transposant la directive 2004/107/CE ;

Vu la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropole (MAPTAM) et notamment son article 12 ;

Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) et notamment son article 59 ;

Vu le décret n° 2008-1152 du 7 novembre 2008 relatif à la qualité de l'air transposant la directive 2004/107/CE ;

Vu le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air transposant la directive 2008/50/CE ;

Vu le décret n°2015-1212 du 30 septembre 2015 constatant le périmètre, fixant le siège et désignant le comptable public de la Métropole du Grand Paris ;

Vu le décret n°2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte ;

Vu le décret n° 2017-949 du 10 mai 2017 fixant les objectifs nationaux de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques en application de l'article L. 222-9 du code de l'environnement ;

Vu l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 21 octobre 2010 relatif aux modalités de surveillance de la qualité de l'air et à l'information du public transposant la directive 2008/50/CE ;

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral n° IDF-2018-01-31-007 relatif à l'approbation et à la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Île-de-France ;

Vu la délibération n°08 de la Métropole du Grand Paris du 8 décembre 2017 arrêtant le projet de plan climat air énergie métropolitain ;

Vu la délibération n°10 de la Métropole du Grand Paris du 8 décembre 2017 relative à la compétence « Lutte contre la pollution de l'air » de la Métropole du Grand Paris ;

Vu la délibération CM2018/11/12/XX de la Métropole du Grand Paris du 12 novembre 2018 adoptant le Plan climat air énergie métropolitain ;

Vu la délibération n°CR-114-16 du Conseil régional d'Île-de-France du 17 juin 2016 relative au plan régional pour la qualité de l'air (2016-2021) ;

Vu l'avis motivé du 29 avril 2015 de la Commission européenne concernant le non-respect des normes sanitaires de qualité de l'air fixées pour les PM10 ;

Vu l'avis motivé du 15 février 2017 de la Commission européenne relatif aux dépassements des normes sanitaires en matière de concentration du NO2 et insuffisance des plans d'action ;

Considérant la compétence de la Métropole en matière de lutte contre la pollution de l'air ;

Considérant le caractère cancérigène certain de la pollution atmosphérique établi par le Centre international de recherche sur le cancer de l'Organisation mondiale de la santé dans son rapport du 17 octobre 2013 ;

Considérant les conclusions du rapport « Données relatives aux aspects sanitaires de la pollution atmosphérique » remis par l'OMS à la Commission européenne en juillet 2013 dans le cadre de la révision de la directive 2008/50/CE sur le lien entre l'exposition au dioxyde d'azote et des effets néfastes sur la santé à court terme ;

Considérant les mises en demeure adressées à la France par la Commission européenne les 23 novembre 2009 et 21 février 2013 pour dépassement des seuils maximaux de concentration de particules fixés par la directive 2008/50/CE ;

Considérant l'arrêt rendu par la Cour de Justice de l'Union européenne le 19 novembre 2014 jugeant que le respect des valeurs limites de dioxyde d'azote dans l'atmosphère constitue une obligation de résultat pour les Etats membres ;

Considérant que le respect des valeurs limites de dioxyde d'azote dans l'atmosphère constitue une obligation de résultat pour l'Etat (CJUE, 19 novembre 2014, n°/CE, 12 juillet 2017, n°394254, *Association Les Amis de la Terre France*) ;

Considérant que, selon les relevés d'AIRPARIF, les niveaux d'émissions de dioxyde d'azote et de particules PM10 ne respectent pas les seuils réglementaires fixés par la directive

2008/50/CE et que les niveaux d'émissions de particules PM2,5, d'ozone et de benzène ne respectent pas les objectifs de qualité de l'air ni les recommandations sanitaires ;

Considérant la part significative du trafic routier régulièrement constatée par AIRPARIF, au niveau de la Métropole du Grand Paris, dans les émissions de polluants, notamment le dioxyde d'azote et les particules fines ;

Considérant l'arrêt à l'unanimité du plan climat air énergie métropolitain lors du Conseil métropolitain du 8 décembre 2017, qui comporte dix actions en matière de qualité de l'air, dont une action spécifique visant à "accompagner la création d'une zone métropolitaine de circulation à faibles émissions" à l'échelle de l'A86 (A86 exclue) ;

Considérant que la directive 2008/50/CE susvisée indique que des mesures destinées à limiter les émissions dues aux transports grâce à la planification et à la gestion du trafic peuvent être mises en œuvre afin d'atteindre les objectifs fixés ;

Considérant que le plan de protection de l'atmosphère pour l'Île-de-France confirme, après évaluation, que la mise en place de la zone à faibles émissions constitue l'action la plus rapide et efficace pour réduire la pollution atmosphérique ;

Considérant que la feuille de route pour la qualité de l'air francilienne du 29 mars 2018 engage les collectivités franciliennes (départements, EPCI, EPT, Métropole du Grand Paris et Ville de Paris) à coordonner leurs actions en faveur de la qualité de l'air pour amplifier leurs impacts, notamment par l'optimisation des circulations, la transition écologique des véhicules le renforcement de l'attractivité des transports en commun, la protection des riverains en limitant l'exposition aux polluants, le développement du vélo et de la marche ;

Considérant que tant au regard du maillage des voies et de la densité de circulation existante dans la zone dense de la Métropole du Grand Paris, qu'au regard de l'objectif poursuivi d'amélioration significative de la qualité de l'air ambiant, il apparaît souhaitable de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants sur une part importante du territoire métropolitain ;

Considérant la nécessité d'adopter une mise en place graduée de mesures de restrictions de circulation afin de permettre une transition progressive du parc de véhicules circulant sur le territoire de la Métropole de Paris vers des catégories moins polluantes ;

Considérant que les investissements nécessaires à la transformation de certains véhicules aux fonctionnalités spécifiques, seraient excessifs par rapport aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air poursuivis ;

Considérant que les investissements nécessaires pour la mise aux normes de certains types de véhicules nécessitent un délai pour la prise en compte des nouvelles mesures par les professionnels ;

Considérant que des dérogations limitées et/ou temporaires, qui seront précisées dans l'arrêté soumis à consultation, permettront aux acteurs de disposer de délais nécessaires pour s'y adapter ;

Considérant que des aides financières à l'achat pour les particuliers et les professionnels ainsi que les aides à l'usage, notamment mises en place par les communes, permettent aux usagers de posséder et d'utiliser des véhicules plus propres ;

Considérant les trois amendements exposés, discutés et soumis au vote en séance ;

La commission Développement durable et environnement ayant rendu un avis favorable à l'unanimité,

APRES EN AVOIR DELIBERE

APPROUVE la signature par le Président de la charte d'engagement au déploiement des zones à faibles émissions entre l'Etat et 15 territoires.

DECIDE l'engagement de la Métropole du Grand Paris à coordonner la mise en place d'une zone à faibles émissions à partir de juillet 2019 limitant la circulation aux véhicules non classés et Crit'Air 5.

CONFIRME le rôle de la Métropole du Grand Paris dans la mise en place de cette mesure, qui :

- Réalise les études qui sont obligatoires pour prendre un arrêté et qui permettent de justifier le bénéfice environnemental (baisse de la pollution atmosphérique et diminution de l'exposition de la population) ;
- Mène des études socio-économiques pour évaluer l'impact des mesures et proposer des dispositifs d'accompagnement à l'échelle métropolitaine (subventions notamment) ;
- Coordonne la mise en œuvre afin d'harmoniser les interdictions de circulation à l'échelle de la Métropole sur la base d'un projet d'arrêté proposé par elle et qui définit les mesures d'interdictions à appliquer sur l'ensemble de la zone ;
- Prépare avec la Préfecture de police et les autres autorités compétentes les conditions de mise en œuvre et de contrôle de la zone à faibles émissions ;
- Conduit une concertation avec les acteurs professionnels concernés ;
- Accompagne la consultation des Maires dans le cadre d'une convention dont le modèle est annexé à la présente délibération ;
- Propose des outils de communication et d'information des habitants.

MANDATE le Président ou son représentant pour solliciter les maires concernés afin qu'ils organisent la consultation prévue par la loi sur la base du projet d'arrêté, fixé par la Métropole du Grand Paris, et qui définit les mesures d'interdiction.

S'ENGAGE à suivre un calendrier exigeant, pragmatique et progressif, avec un objectif d'avoir un parc roulant 100 % propre à l'horizon 2030. Le calendrier prévisionnel proposé est le suivant :

- Janvier 2021 : interdiction des véhicules non classés, Crit'Air 5 et Crit'Air 4 ;
- Juillet 2022 : interdiction des véhicules non classés, Crit'Air 5, Crit'Air 4 et Crit'Air 3 (même niveau d'interdiction que la Ville de Paris) ;
- Janvier 2024 : interdiction des véhicules non classés, Crit'Air 5, Crit'Air 4, Crit'Air 3 et Crit'Air2 ;

- 2030 : objectif 100% de véhicules propres.

DEMANDE un engagement de l'Etat, la Région Ile-de-France et Ile-de-France Mobilités auprès de la Métropole du Grand Paris, et ses Maires, en particulier sur :

- La mise en place de moyens financiers complémentaires à ceux qui existent déjà, et qui permettront le renouvellement du parc de véhicules anciens concernés par les restrictions vers des véhicules propres ou des modes actifs ;
- La création rapide d'un guichet unique des aides financières pour apporter une meilleure visibilité sur les aides existantes et faciliter les démarches de changement de véhicules ;
- Le respect du calendrier de déploiement des transports en communs, en particulier sur le Grand Paris Express ;
- La mise en place d'une politique tarifaire incitative en faveur des transports en commun et d'une mobilité active ;
- La mise en place d'un système de contrôle de la mesure avec des financements de l'Etat.

DEMANDE à l'Etat d'affecter une fraction de la Contribution Climat Energie à la Métropole du Grand Paris pour augmenter son aide aux ménages les plus modestes ainsi qu'aux territoires afin de créer des aides additionnelles.

APPROUVE le projet de convention avec les maires détenteurs du pouvoir de police de circulation pour accompagner, pour ceux qui le souhaitent, la consultation sur la mise en place de la zone à faibles émissions métropolitaine au titre des pouvoirs de police du Maire.

AUTORISE le Président ou son représentant à signer ladite convention.

A LA MAJORITE DES SUFFRAGES EXPRIMES

CONTRE : 012

ABSTENTIONS : 019

Le Président de la métropole du Grand Paris

Patrick OLLIER
Ancien Ministre
Maire de Rueil-Malmaison

Le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte qui pourra faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Paris dans un délai de deux mois à compter de sa transmission au représentant de l'Etat et de sa publication.