

REPUBLIQUE FRANCAISE

METROPOLE DU GRAND PARIS

**SEANCE DU CONSEIL DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS
DU MARDI 1^{ER} DECEMBRE 2020**

**CM2020/12/01/03 : RENFORCEMENT DE LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE
METROPOLITAINE – ETAPE 2021 – ENGAGEMENT ET ROLE DE LA METROPOLE DU GRAND
PARIS – APPROBATION DE LA CONVENTION D’ACCOMPAGNEMENT DES VILLES**

DATE DE LA CONVOCATION : 25 novembre 2020

NOMBRE DE CONSEILLERS EN EXERCICE : 208

PRESIDENT DE SEANCE : Patrick OLLIER

SECRETAIRE DE SEANCE : Geoffroy BOULARD

LE CONSEIL DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS

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 la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités qui rend obligatoire les zones à faibles émissions mobilité pour les territoires en dépassements réguliers des normes de la qualité de l’air ;

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 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 le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

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 CM2018/11/12/12 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 ;

Vu l'arrêt de la cour de justice de l'union européenne du 24 octobre 2019 qui condamne la France pour manquement aux obligations issues de la directive qualité de l'air de 2008 ;

Vu la décision du Conseil d'Etat du 10 juillet 2020 qui enjoint l'Etat français à prendre des mesures pour réduire la pollution de l'air dans huit zones en France, dont la Métropole du Grand Paris, sous astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard ;

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 les derniers contentieux relatifs à la qualité de l'air visant la France, notamment l'arrêt de la cour de justice de l'union européenne du 24 octobre 2019 et la décision du Conseil d'Etat du 10 juillet 2020 sus visés engageant à réduire la pollution de l'air dans les meilleurs délais ;

Considérant que, selon le bilan 2019 de la qualité de l'air sur le territoire métropolitain, établi par Airparif, les concentrations de particules (PM₁₀) et de dioxydes d'azote (NO₂) restent problématiques dans la Métropole du Grand Paris, avec des dépassements récurrents des valeurs limites ;

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 selon la Loi d'orientations sur les mobilités et son décret du 16 septembre 2020, la Métropole du Grand Paris fait partie des 10 métropoles en dépassement 3 années au moins sur les 5 dernières, pour lesquelles une zone à faibles émissions métropolitaine est obligatoire ;

Considérant que l'obligation d'instaurer une ZFE-m sur le territoire de la Métropole du Grand Paris est satisfaite en raison de l'existence d'une ZFE-m en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2019 dans le périmètre de l'intra A-86 (hors A-86), interdisant les véhicules classés Crit'Air 5 et les non classés ;

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 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 ZFE-m 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 qu'il convient d'accompagner la mise en place de la ZFE-m d'un changement de comportement face à la voiture individuelle, des alternatives devant être envisagées comme l'usage de la voiture partagée, le co-voiturage, le vélo ou encore la marche à pied, sans oublier les transports en commun. Le plan métropolitain de relance adopté le 15 mai 2020 répond à ces enjeux et est particulièrement ambitieux avec l'objectif d'adoption d'un plan vélo métropolitain, la création de 100 nouvelles stations Vélib' d'ici 2022, le financement des pistes cyclables provisoires, et le déploiement d'un réseau de bornes de recharge électriques sur tout le territoire métropolitain de 3 084 bornes (dispositif Metropolis) ;

Considérant le Pacte pour une logistique métropolitaine, voté le 28 juin 2018, qui propose d'aider au déploiement de solutions à faibles émissions et silencieuses, et de déployer des

bornes de recharge électrique et des stations d'avitaillement pour GNV, BioGNV et hydrogène » ;

Considérant le Plan métropolitain de relance, adopté le 15 mai 2020, qui propose de mobiliser les entreprises et acteurs du transport de marchandises pour la mise en œuvre d'un plan commun de diminution des émissions de polluants atmosphériques, et de réorienter le Pacte pour une logistique métropolitaine vers cet objectif et utiliser la mise en place de la ZFE comme levier d'action pour inciter et accompagner les acteurs publics et privés à s'engager dans la transition ;

La Commission transition écologique et énergétique consultée ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

DECIDE l'engagement de la Métropole du Grand Paris à coordonner le renforcement de la zone à faibles émissions mobilité métropolitaine, existante depuis le 1^{er} juillet 2019, à partir du 1^{er} juin 2021, interdisant la circulation aux véhicules non classés, Crit'Air 5 et Crit'Air 4 dans les villes situées dans l'intra A-86 (A86 exclue), y compris le boulevard périphérique ainsi que les bois de Boulogne et de Vincennes.

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

- Réaliser les études obligatoires pour prendre un arrêté ZFE-m et permettant de justifier le bénéfice environnemental (baisse de la pollution atmosphérique et diminution de l'exposition de la population) ;
- Mener des études socio-économiques et sanitaires pour évaluer l'impact des mesures et proposer des dispositifs d'accompagnement à l'échelle métropolitaine (subventions notamment) ;
- Coordonner 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 définissant les mesures d'interdictions à appliquer sur l'ensemble de la zone concernée ;
- Préparer 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 mobilité métropolitaine ;
- Conduire une concertation avec les acteurs professionnels concernés ;
- Accompagner la consultation des villes dans le cadre d'une convention dont le modèle est annexé à la présente délibération ;
- Proposer des outils de communication et d'information des habitants.

MANDATE le Président pour solliciter les maires concernés afin qu'ils organisent la consultation prévue par la loi sur la base du projet d'arrêté ZFE-m, qui sera proposé par la Métropole du Grand Paris, et définira les mesures d'interdiction ; selon une procédure unique coordonnée par la Métropole du Grand Paris.

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 :

- 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.

REITERE ses demandes, formulées auprès de l'Etat :

- De 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, notamment pour prendre en compte le reste à charge des ménages les plus fragiles (micro-crédits) ;
- De respect du calendrier de déploiement des transports en commun, en particulier sur le Grand Paris Express ;
- Et de mise en place d'un système de contrôle de la mesure avec des financements de l'Etat et une adaptation des dispositions au cas de la Métropole du Grand Paris.

APPROUVE le projet de convention à passer avec les communes en vue d'accompagner la consultation sur la mise en place de la zone à faibles émissions métropolitaine au titre des pouvoirs de police du maire annexé à la présente délibération.

AUTORISE le Président ou son représentant à signer lesdites conventions.

A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES EXPRIMES

ABSTENTION :1

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.