

METROPOLE DU GRAND PARIS

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

CM2020/12/01/ 62 : VOEU « SUR LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS (ZFE) »

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 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 ;

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 que la Commission européenne a adressé des mises en demeure à la France les 23 novembre 2009 et 21 février 2013 pour dépassement des seuils maximaux de concentration de particules fixés par la directive 2008/50/CE et a saisi la Cour de Justice de l'Union européenne d'un recours contre la France le 17 mai 2018, pour dépassement des valeurs limites de NO₂ dans douze zones dont Paris ;

Considérant l'arrêt rendu ClientEarth n°C-404/13 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 les retards pris pendant 50 ans en Ile-de-France en matière d'investissements dans les transports en commun, en matière de lutte contre l'étalement urbain, en matière de déséquilibres territoriaux, ont favorisé le développement du tout voiture au détriment des modes de transport collectifs et alternatifs, aggravant l'état de la qualité de l'air en agglomération ;

Considérant la part significative du trafic routier dans les concentrations mesurées en dioxyde d'azote et en particules PM₁₀ et PM_{2.5}, dépassant de façon répétée dans la Métropole du Grand Paris, les seuils réglementaires fixés par la directive 2008/50/CE et atteignent, pour le dioxyde d'azote, jusqu'au double du seuil réglementaire d'après les relevés d'AIRPARIF ;

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 cite la création de zones à circulation restreinte comme l'action ayant l'impact le plus important avec des effets rapides sur l'amélioration de la qualité de l'air ;

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

Considérant la nécessité d'adopter une mise en place graduée sur des plages horaires déterminées de mesures de restrictions de circulation afin de permettre une transition progressive du parc de véhicules circulant dans la Métropole du Grand Paris vers des catégories moins polluantes, adoptée par délibération du Conseil métropolitain le 12 novembre 2018 ;

Considérant que l'étude d'impact publiée par AIRPARIF pour l'évaluation de la mise en place de la ZFE-m, avec la restriction de circulation des véhicules légers Crit'air 4 en plus des Crit'Air 5 et non-classés, entraînera une diminution des émissions de – 8% pour les oxydes d'azote (NOx), de – 4% pour les particules PM₁₀ et de – 6% pour les particules PM_{2.5} à l'intérieur du périmètre délimité par l'autoroute A86 hors Paris intramuros,

Considérant que l'Etat, qui dispose pourtant de toutes les compétences en matière de régulation et de restrictions de circulation, n'a pas décidé d'y répondre directement et se déleste de cette responsabilité sur les communes de l'agglomération parisienne ;

Considérant que l'Etat doit assumer sa part de responsabilité et mettre en place un système d'aides financières efficace et lisible accompagnant les ménages dans le renouvellement du parc automobile ;

Considérant à ce jour le caractère insuffisant de ces aides, qui génèrent un reste à charge insoutenable pour de nombreux ménages ;

Considérant que la Métropole sur Grand Paris élabore un schéma directeur des énergies métropolitain qui traite notamment des questions de mobilités, dans le cadre de la mise en place de la ZFE (approvisionnement et robustesse du réseau, disponibilité des points de recharge et stations d'avitaillement, nouvelles énergies, ...);

Considérant que le 24 octobre 2019, la France a été condamnée par la Cour de justice de l'Union européenne pour avoir dépassé de manière systématique et persistante la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote (NO₂) depuis le 1er janvier 2010 et violant de ce fait la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 relative à la qualité de l'air ambiant, et qu'à ce titre la France encourt 11 millions d'euros et des astreintes journalières de 240 000 € jusqu'au respect des normes de qualité de l'air,

Considérant le vœu n°5 déposé par le groupe Front de Gauche et Citoyen-nes afin qu'il soit soumis au vote du Conseil métropolitain,

PROPOSE que l'Etat crée une disposition permettant :

- D'augmenter l'aide à l'achat de véhicules Crit'Air 1 et légers d'occasion ou neuf pour que celle-ci limite à l'équivalent de 5 mois de revenu le reste à charge, avec un crédit à taux zéro garanti par l'Etat sur 5 ans.
- De multiplier par 5 l'aide au plan vélo. Ces 500 millions d'euros permettraient des mesures concrètes pour faciliter l'usage du vélo grâce à des mesures d'aide financière, d'aménagement des infrastructures ou encore de formation, pour les particuliers et les collectivités.
- De mieux faire connaître et accompagner les bailleurs sociaux et conseils syndicaux de copropriété pour financer le déploiement de bornes de recharge dans leurs parkings.
- Outre la possibilité de cumuler les aides existantes aux différents échelons institutionnels (Etat, Région, Métropole, Département, Territoire, Commune), de rendre lisible les aides allouées par les collectivités et l'Etat que ce soit à destination des particuliers mais aussi des professionnels, en proposant aux collectivités de rejoindre le guichet unique des aides créé le 1^{er} juillet 2019.

PROPOSE que soient étudiés par les différents acteurs publics :

- Des mesures d'urgences de court terme et de long terme qui vont être mises en œuvre pour adapter les réseaux de transports publics aux conséquences de l'application de la ZFE.
- Le Financement de l'aménagement de « coronapiste » de bus (ZFEpiste) à créer dans le but de fluidifier la circulation des bus, accélérer les transports de bus publics, dans le cadre d'une action coordonnée à l'échelle métropolitaine.
- Le Développement d'un système d'autopartage de voitures électriques en libre-service disponible dans l'agglomération parisienne, coordonné à l'échelle métropolitaine.
- Une baisse de tarif des transports collectifs, pour tout ou partie des populations les plus fragilisés socialement, ce qui constituerait une incitation à abandonner les véhicules individuels.

A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES EXPRIMES

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.