

REPUBLIQUE FRANCAISE

METROPOLE DU GRAND PARIS

SEANCE DU CONSEIL DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS

DU JEUDI 13 JUILLET 2023

CM2023/07/13/10 : ZONE A FAIBLES EMISSIONS (ZFE) METROPOLITAINE : ENGAGEMENT DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS POUR LES PROCHAINES ETAPES

DATE DE LA CONVOCATION : 7 juillet 2023

NOMBRE DE CONSEILLERS EN EXERCICE : 208

PRESIDENT DE SEANCE : Patrick OLLIER, Président

SECRETAIRE DE SEANCE : Geoffroy BOULARD

LE CONSEIL DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment son article L.5219-1 ;

Vu la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (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 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 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 loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, introduisant notamment le transfert de pouvoir de création d'une ZFE-m aux Présidents des EPCI ;

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 Emissions mobilité ;

Vu l'arrêté du 8 décembre 2022 établissant le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques ;

Vu la délibération CM2017/12/08/10 relative à la compétence « Lutte contre la pollution de l'air » de la Métropole du Grand Paris ;

Vu la délibération CM2018/11/12/13 portant adoption du Plan climat air énergie métropolitain qui fixe des objectifs ambitieux en matière de reconquête de la qualité de l'air ;

Vu la délibération CM2018/11/12/11 relative à la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) métropolitaine ;

Vu la délibération CM2020/12/01/03 relative au renforcement de la Zone à Faibles émissions mobilité métropolitaine – Etape 2021 – engagement et rôle de la Métropole du Grand Paris – Approbation de la convention d'accompagnement des Villes ;

Vu la délibération CM2022/07/01/15 relative à la Zone à Faibles émissions mobilité métropolitaine : engagement et rôle de la Métropole du Grand Paris pour la prochaine étape (Crit'Air 3 et plus) ;

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 ;

Vu la condamnation de l'Etat par le Conseil d'Etat le 4 août 2021 à payer une astreinte de 10 millions d'euros pour le retard du 1er semestre 2021, estimant que les mesures prises par l'Etat pour améliorer la qualité de l'air ne permettront pas d'améliorer la situation dans un délai le plus court possible ;

Vu la condamnation de l'Etat par le Conseil d'Etat le 17 octobre 2022, à payer deux astreintes de 10 millions d'euros pour les retards du 2^{ème} semestre 2021 et 1^{er} semestre 2022, car l'objectif de respect des seuils limites demeure très éloigné et n'est accompagné d'aucun élément permettant de considérer ces délais comme étant les plus courts possibles ;

Vu le vœu CM2021/07/09/48 relatif à la ZFE-m : création d'un prêt à taux zéro à destination des ménages modestes ;

Vu le vœu CM2022/04/04/43 relatif à l'organisation d'une Conférence des Parties de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) métropolitaine ;

Vu le vœu CM2022/12/16/33 relatif à la Zone à Faibles Emissions métropolitaine, notamment de convoquer sans délai la Conférence des Parties susmentionnée ;

Considérant la compétence de la Métropole en matière de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie depuis le 1^{er} janvier 2016 ;

Considérant la délibération CM2022/07/01/15 de la Métropole du Grand Paris du 1^{er} juillet 2022 fixant le calendrier de l'étape Crit'Air 3 et plus, sous réserve de la mise en place effective par l'Etat du prêt à taux zéro garanti et du contrôle sanction automatisé ;

Considérant l'urgence sanitaire liée à la pollution atmosphérique et aux 6 900 décès prématurés qu'elle représente par an dans la Métropole du Grand Paris ;

Considérant les différents contentieux et condamnations relatifs à la qualité de l'air en France, sus mentionnés, engageant à réduire la pollution de l'air dans les meilleurs délais ;

Considérant que, selon le bilan de la qualité de l'air sur le territoire métropolitain publié en 2021 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 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 Emissions 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 Emissions métropolitaine est obligatoire ;

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', le financement des pistes cyclables provisoires, et le déploiement d'un réseau de bornes de recharge électriques sur tout le territoire métropolitain de 5 000 points de charge (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 l'AV, BACAV 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 ;

Considérant les travaux en cours de refonte du dispositif Métropole roule Propre ! pour massifier l'accompagnement des ménages métropolitains vers des mobilités plus propres ;

Considérant les annonces du comité ministériel sur les ZFE qui s'est tenu le 25 octobre 2022, dont celle de la mise en œuvre effective du contrôle sanction automatisé mi 2024 incompatible avec le calendrier de la prochaine étape Crit'Air 3 de la ZFE métropolitaine, fixée au 1er juillet 2023 ;

Considérant que dans le contexte actuel, il est matériellement impossible de maintenir l'échéance d'instauration du Crit'Air 3 et plus en juillet 2023 ;

Considérant que Madame Sinda MATMATI ne prend part ni aux débats ni aux votes.

La commission « Transition écologique et énergétique » consultée ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

PREND ACTE des annonces faites par le comité ministériel du 25 octobre 2022, notamment celles répondant aux attentes fortes de la Métropole :

- mise en place du contrôle sanction à compter du second semestre 2024,
- engagement de l'Etat à travailler sur la garantie du prêt à taux zéro,
- déploiement d'une campagne de communication nationale en 2023.

CONSIDERE qu'il est matériellement impossible de maintenir l'échéance de restriction des véhicules Crit'Air 3 et plus en juillet 2023,

DIT qu'au regard des éléments présentés et compte-tenu que l'une des conditions émises par le Conseil métropolitain CM2022/07/01/15 en date du 1^{er} juillet 2022 consistant en la mise en place effective du contrôle sanction automatisé ne sera pas effective au 1^{er} juillet 2023, il y a lieu :

- de prolonger l'étape Crit'Air 4 et plus actuelle du 1er juin au 31 décembre 2024, pour les 58 communes disposant d'un arrêté en vigueur,
- d'impliquer et sensibiliser largement les publics métropolitain et francilien aux effets de la pollution de l'air sur la santé et aux enjeux liés à la mise en place de la ZFE, à travers une communication d'ampleur et en initiant un dialogue avec les représentations des professionnels et des publics fragiles, à but informatif mais aussi afin d'échanger sur les conditions et mesures nécessaires à l'acceptabilité de la ZFE,

- de mettre en œuvre la restriction de circulation pour les véhicules Crit'Air 2 et plus à compter du 1er janvier 2025, sur les 77 communes de la Métropole intra-A86, A86 exclue,
- de préparer l'expérimentation du Contrôle Sanction Automatisé (CSA) intégrant une campagne d'information et de pédagogie avant le début des verbalisations effectives entre le 1er octobre 2024 et janvier 2025, sous réserve de la mise à disposition du marché de fourniture des équipements de contrôle par l'Etat.

ETUDIE l'optimisation et le renforcement des aides métropolitaines au changement de véhicule, à la réduction de l'autosolisme et à la démotorisation :

- une évolution de « Métropole Roule Propre ! » pourra intégrer un critère « gros rouleur », réduire le plafond de prix d'achat des véhicules, renforcer le « malus poids » introduit par l'Etat ;
- un conseil en mobilité à grande échelle pourra être mis en œuvre en s'appuyant sur des plateformes professionnelles implantées en Ile-de-France (diagnostic mobilité et conseil par téléphone, visioconférence et/ou physique, aide à la souscription et/ou prescription vers des organismes financiers, test de mobilités alternatives, animation et communication, notamment pour aller au contact des publics les plus impactés et exclus, formation des partenaires et acteurs au contact des publics, analyse et information) ;
- des aides au financement du passe Navigo en cas d'abandon de son vieux véhicule seront étudiées ;
- des aides pourront inciter à l'autopartage et au covoiturage via des plateformes labélisées.

ETUDIE les conditions de la mise en œuvre de l'interdiction des véhicules Crit'Air 2, nécessaire pour permettre de respecter les valeurs réglementaires sur l'ensemble du territoire métropolitain. Cette nouvelle étape devra passer par une nouvelle délibération du conseil métropolitain après les études et consultations réglementaires ultérieures. Compte tenu du nombre de véhicules concernés et du délai nécessaire pour le renouvellement des flottes, cette étape pourrait d'abord concerner les véhicules Crit'Air 2 et plus immatriculés avant septembre 2017 (pour les poids lourds, une application décalée serait proposée). A cette date, les contrôles d'émission des véhicules diesels ont été très strictement renforcés et garantissent des niveaux d'émissions plus performants.

REITERE la demande formulée auprès de l'Etat de travailler activement à la mise en œuvre complète des mesures d'accompagnement socio-économiques indispensables au déploiement de la ZFE d'ici janvier 2025 :

- Pour les particuliers :
 - d'expérimenter et étendre le prêt à taux zéro garanti par l'Etat à de nouveaux ménages grâce à l'élévation du seuil du revenu fiscal de référence maximal (aujourd'hui fixé à seulement 14 089 € par part),
 - de compléter le dispositif de prime à la conversion afin de contribuer à la réduction des tarifs des abonnements de transports en commun pour les ménages pouvant attester de l'abandon d'un véhicule polluant,
 - de renforcer des moyens financiers qui permettront le renouvellement du parc de véhicules anciens concernés par les restrictions pour des véhicules propres en augmentant la prime à la conversion jusqu'à 10 000 € pour les ménages les plus modestes et jusqu'à 15 000€ pour les véhicules utilitaires légers des

professionnels, afin de réduire significativement leur reste à charge et d'encourager les solutions alternatives au seul changement de véhicule permettant de limiter l'autosolisme, favorisant le covoiturage, l'usage des transports en commun et la pratique des mobilités actives ;

- Pour les acteurs économiques :
 - d'accompagner vers de nouvelles modalités d'acheminement et la restructuration de leur flotte de véhicules ;
- En matière d'infrastructures :
 - de respecter le calendrier de déploiement des transports en commun, en particulier sur le Grand Paris Express,
 - de faciliter le déploiement de parkings-relai en limite de zone dense et en articulation avec le réseau de transport en commun,
 - d'accompagner le développement de voies réservées sur autoroutes pour le covoiturage et l'autopartage ;
- De mettre en place un système de contrôle sanction automatisé financé par la rétrocession par l'Etat à la métropole d'un montant équivalent au produit des amendes.

ADOpte A LA MAJORITE DES SUFFRAGES EXPRIMES

NPPV : 1 (Madame Sinda MATMATI)

CONTRE : 23

ABSTENTIONS : 11

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