



MISE EN ŒUVRE DE LA ZONE À FAIBLES EMISSIONS À PARIS ETAPE 3

MOTIFS DE LA DÉCISION

Décret n°2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique, une qualité de l'air dégradée étant à l'origine de nombreuses pathologies graves (asthme, problèmes cardiovasculaires, cancer du poumon), et d'une réduction de l'espérance de vie, d'autant plus importante que les niveaux de pollution sont élevés. En France continentale, la pollution de l'air est responsable de 48 000 décès anticipés par an, et jusqu'à 2 ans de perte d'espérance de vie à trente ans dans l'agglomération parisienne (Santé Publique France, 2016). Les particules fines et la pollution de l'air extérieur ont été classés cancérogènes par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) en 2013.

En Ile-de-France et à Paris, malgré une diminution régulière de la pollution de l'air depuis plusieurs années en raison des progrès technologiques et d'évolutions sociétales, cette amélioration demeure insuffisante pour garantir à tous un air de qualité à court ou moyen terme, qui est un droit acté par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996. Les niveaux de concentrations demeurent au-dessus des valeurs limites réglementaires pour les particules PM₁₀ et le dioxyde d'azote NO₂, des valeurs cibles pour l'ozone et des objectifs de qualité pour les particules PM_{2,5} et le benzène.

Les cartes annuelles réalisées par Airparif mettent en exergue que c'est au niveau de l'agglomération parisienne et des grands axes de petite couronne que ces valeurs limites sont le plus souvent dépassées¹, avec des niveaux de dioxyde d'azote jusqu'à deux fois supérieurs aux valeurs limites réglementaires. Par ailleurs, les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) qui visent à protéger la santé humaine sont dépassées pour les particules PM₁₀ (plus de 4 millions de personnes en Ile-de-France en 2018), PM_{2,5} (l'ensemble de la population francilienne en 2018) et le NO₂ (un million de personnes en 2018, situées dans le cœur dense de l'agglomération parisienne). Une politique publique volontariste est ainsi nécessaire pour accélérer les évolutions technologiques et provoquer les changements de comportements de mobilité des Franciliens qui, combinés, permettront d'aboutir à des niveaux de qualité de l'air satisfaisants.

Le cadre européen, mis en place depuis de nombreuses années, contraint d'agir sur la question de la qualité de l'air. Les directives du Parlement européen et du Conseil n°2004/107/CE du 15 décembre 2004 et n°2008/50/CE du 21 mai 2008 sur la qualité de l'air ambiant ont pour objectif la « promotion d'un air pur pour l'Europe ». Elles mettent en place un système d'évaluation de la qualité de l'air ambiant en ce qui concerne divers polluants et fixent des seuils de concentration à respecter sur l'ensemble des territoires de l'Union européenne (UE) pour chaque polluant. Elles imposent la gestion de la qualité de l'air et la mise en œuvre de plans d'action selon les résultats des évaluations. Elles imposent aussi une obligation d'informer le public sur la qualité de l'air. Elles ont été transcrites en droit français dans le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air. Les limites fixées par la législation de l'Union sur la qualité de l'air ambiant (directive 2008/50/CE) pour le dioxyde d'azote NO₂ et les particules PM₁₀ devaient être respectées respectivement en 2010 et en 2005.

Par ailleurs, la directive 2010/81/CE du 23 octobre 2001, puis la directive n°2016/2284 du 14 décembre 2016, fixent des plafonds d'émissions nationaux pour certains polluants atmosphériques (dioxyde de soufre, oxydes d'azote, composés organiques volatils, ammoniac, particules), à différents horizons : 2010, puis 2020 et 2030.

Un certain nombre de grandes villes et de territoires français dépassent les seuils réglementaires pour plusieurs polluants. La France est actuellement visée par deux procédures d'infraction relatives au non-respect de la directive 2008/50/CE, à la fois sur les PM₁₀ – déjà engagée depuis plusieurs années et qui malgré les reports de sanctions, n'a pas permis de parvenir à atteindre des niveaux de concentrations en dessous des seuils préconisés – et le dioxyde d'azote NO₂, ainsi que sur les plafonds nationaux d'émission (NO_x). Si la France était condamnée, elle encourrait une amende d'un montant de l'ordre de plusieurs centaines de millions d'euros par an, compte-tenu des possibles astreintes journalières jusqu'à ce que les normes de qualité de l'air soient respectées.

Concernant les particules, la France fait l'objet depuis plusieurs années d'une procédure contentieuse pour non-respect des valeurs limites de particules. La France a reçu une mise en demeure de la Commission européenne le 23 novembre 2009, suivie d'un avis motivé le 29 octobre 2010, lui demandant de prendre des mesures pour mettre fin au dépassement des limites concernant les particules PM₁₀ dans quinze zones du pays. La réponse n'étant pas jugée satisfaisante, la France a été assignée devant la Cour de justice européenne, le 19 mai 2011. Le 21 février 2013, la Commission a de nouveau adressé une mise en demeure à la France concernant le manquement à l'obligation d'établir et de mettre en œuvre des documents permettant de

¹ 80 % des Franciliens résident en agglomération parisienne – soit dans la zone sensible – et 35 % résident à moins de 200 mètres d'un axe où circulent plus de 15 000 véhicules par jour. Les Parisiens constituent environ deux tiers de la population francilienne dont le domicile est situé dans une zone de dépassement des critères réglementaires. Paris est également un bassin d'emploi important avec près de 2 millions d'emplois. Cette pollution impacte donc l'ensemble des personnes présentes sur le territoire parisien, résidents, actifs, touristes.

respecter les normes. La France a reçu un nouvel avis motivé de la Commission européenne en avril 2015 pour 10 zones : Douai-Béthune-Valenciennes, Grenoble, Lyon, Marseille, la Martinique, Nice, Paris, Toulon, la zone urbaine régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur et la zone urbaine régionale de Rhône-Alpes.

La France fait aussi l'objet de demandes d'information de la part de la Commission européenne pour non-respect des valeurs-limites de concentration de dioxyde d'azote (NO₂) dans l'air (fixées par une législation entrée en vigueur en 2010, elles sont dépassées chaque année dans plusieurs agglomérations) et pour dépassement du plafond national d'émissions d'oxydes d'azote (NO_x).

La cour de justice de l'Union Européenne a rappelé, dans un jugement rendu le 19 novembre 2014, que les États membres avaient une obligation de résultat concernant le respect des valeurs limites de concentration de NO₂ dans l'air. L'exécutif européen a rejeté en février 2013 la demande française de report des échéances, fixées initialement au 1^{er} janvier 2015. En février 2017, la Commission Européenne a adressé un dernier avertissement (sous la forme d'un « avis motivé ») à la France (et l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie, l'Espagne) pour les infractions persistantes aux valeurs limites fixées pour le NO₂.

Finalement, le 17 mai 2018, la Commission Européenne a décidé de saisir la Cour de Justice de l'Union Européenne de recours contre l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni pour non-respect des valeurs limites fixées pour le dioxyde d'azote (NO₂) et pour manquement à l'obligation de prendre des mesures appropriées pour écourter le plus possible les périodes de dépassement.

Par ailleurs, en juillet 2017, le Conseil d'État, suite à une requête des Amis de la Terre France, a enjoint le gouvernement français de prendre dans les plus brefs délais des mesures relatives à la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire, en particulier en matière de concentrations excessives de particules fines et de dioxyde d'azote. Le Conseil d'État a également demandé au premier ministre et au ministre chargé de l'environnement d'élaborer et de mettre en œuvre un plan relatif à la qualité de l'air permettant de ramener les concentrations en dioxyde d'azote et en particules fines PM₁₀ sous les valeurs limites dans le délai le plus court possible. Il a ordonné au gouvernement de transmettre ce plan à la Commission européenne avant le 31 mars 2018.

La France a donc une obligation de revenir en dessous des seuils limites, et une action conjointe de l'État, avec les collectivités territoriales et le grand public est nécessaire afin d'y parvenir. Toutes les régions de France sont dotées de schémas régionaux climat air et énergie (SRCAE)², dans lesquels un certain nombre d'objectifs et de moyens sont prévus pour réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, améliorer la qualité de l'air, développer les énergies renouvelables et s'adapter aux effets du changement climatique. Ces documents d'orientation se déclinent en mesures opérationnelles au niveau des territoires dans les PCAET (Plans Climat Air Énergie Territoriaux).

Au niveau régional, les PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) définissent les objectifs et les mesures (réglementaires ou volontaires) permettant de ramener, à l'intérieur des agglomérations de plus de 250 000 habitants et des zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires. Ils comportent un ensemble de mesures réglementaires permanentes concernant potentiellement tous les secteurs d'activité, et définissent les conditions de mise en place des procédures d'alerte.

Le PPA francilien, approuvé le 31 janvier 2018, ambitionne de ramener la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires en Ile-de-France à horizon 2025. Sur le volet transport, le PPA comprend une batterie de mesures visant à réduire la part des modes individuels motorisés : élaborer des plans de mobilité par les entreprises et les personnes morales, apprécier les impacts d'une harmonisation à la baisse des vitesses maximales autorisées sur les voies structurantes d'agglomérations d'Ile-de-France, soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de plans locaux de déplacements et mieux prendre en compte la mobilité durable dans l'urbanisme, accompagner la mise en place de zones à circulation restreinte (ZCR)³ en Ile-de-France, favoriser le covoiturage, accompagner le développement des véhicules à faibles émissions, favoriser une logistique plus respectueuse de l'environnement, promouvoir l'usage des modes actifs.

² ou de schémas régionaux d'aménagement du territoire, de développement durable et de l'égalité des territoires (SRADDET) à compter de fin 2019 – début 2020 (sauf pour l'Ile-de-France, la Corse et l'Outre-mer)

³ également dites zones à faibles émissions (ZFE)

Suite à l'injonction du Conseil d'État de juillet 2017, des feuilles de route ont été déclinées dans chacune des zones concernées au niveau français par des dépassements des valeurs limites réglementaires pour le NO₂ et les PM₁₀. Le 29 mars 2018, la feuille de route pour la qualité de l'air francilienne co-pilotée par l'Etat et le Conseil régional d'Ile-de-France a été approuvée. Associant les départements, les EPCI, les EPT, la métropole du Grand Paris et la Ville de Paris, cette feuille de route regroupe des actions concrètes et mises en œuvre à court terme par les collectivités franciliennes pour reconquérir la qualité de l'air.

Paris, au cœur de l'Ile de France, fait partie d'une des zones « qualité de l'air » identifiées par la Commission Européenne, à la fois au titre des particules et du dioxyde d'azote, et doit de fait prendre des mesures. Afin de lutter contre cette situation sanitaire, lors de la séance du Conseil de Paris des 19 et 20 mai 2014, un vœu relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique locale liée au trafic routier et pour l'amélioration de la qualité de l'air qui engage la Ville de Paris a été approuvé. Il avait pour objectif de mettre en œuvre un plan d'actions visant, d'ici 2020, à diminuer drastiquement la pollution de l'air liée au trafic routier, notamment celle liée aux particules fines et aux oxydes d'azote. Ce plan d'actions a été débattu lors de la séance du Conseil de Paris des 9 et 10 février 2015. Son objectif était d'améliorer fortement la qualité de l'air sur le territoire parisien, et par extension francilien, par l'effet de mesures combinées d'incitations à l'usage de mobilités plus propres et de restrictions de circulation progressives des véhicules les plus polluants. L'une des mesures annoncées était la mise en œuvre d'une zone à circulation restreinte (ZCR)³ prévue par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTE), avec plusieurs principes pour guider cette action : accompagnement des particuliers et des professionnels, action coordonnée avec la Métropole du Grand Paris...

Enfin, le Plan Climat de Paris adopté en novembre 2017 a également identifié la poursuite de la mise en œuvre de la ZCR parisienne comme une des actions phares de la Mairie de Paris sur le trafic routier, au sein de la ZFE métropolitaine. Les objectifs de « Zéro diesel » en 2024 à Paris, et de « Zéro véhicule essence » en 2030 figurent dans ce plan, de sorte qu'en 2030, seuls les véhicules répondant aux critères de pollution les plus exigeants en vigueur à cette date pourront circuler à Paris.

Ainsi, sur la base du décret n° 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte, la Ville de Paris a mis en place dès janvier 2017 la première étape de la zone à circulation restreinte³ parisienne, restreignant la circulation dans Paris intra-muros des véhicules « Non classés », puis des véhicules « Crit'Air 5 » en juillet 2017. La classification des véhicules s'appuie sur l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

Aujourd'hui, la Ville de Paris entend prendre un arrêté, correspondant à la mise en œuvre de la troisième étape de la ZCR³, afin de restreindre la circulation des véhicules « Crit'Air 4 » dans Paris intramuros, et « Crit'Air 5 » sur le Boulevard Périphérique et les axes ouverts à la circulation des Bois de Boulogne et Vincennes. Ce nouvel arrêté rentrera en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2019.

Étape 3 1 ^{er} juillet 2019	Caractéristiques des véhicules restreints				
	Motorisation	Date de mise en circulation	Normes Euro	Crit'Air	Période
Poids-lourds, autobus et autocars	Diesel	Avant le 1/10/2009	≤ Euro IV	NC + 5 + 4	7 j / 7 de 8h à 20h
	Essence	Avant le 1/10/2001	≤ Euro II		
Véhicules particuliers	Diesel	Avant le 1/1/2006	≤Euro 3	NC + 5 + 4	Les jours ouverts de 8h à 20h
	Essence	Avant le 1/1/1997	≤Euro 1		
Véhicules utilitaires légers	Diesel	Avant le 1/1/2006	≤Euro 3	NC + 5 + 4	
	Essence	Avant le 1/10/1997	≤Euro 1		
Deux-roues motorisés	Cyclomoteurs	Avant le 1/7/2004	Pas de norme	NC + 5 + 4	
	Motocycles				