



# PROJET DE CREATION D'UNE ZONE A CIRCULATION RESTREINTE A PARIS

## MOTIFS DE LA DECISION

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu important de santé publique. En effet, la pollution de l'air extérieur a été classée cancérigène par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Le cadre européen contraint d'agir plus rapidement sur la question de la qualité de l'air. Ce cadre mis en place depuis de nombreuses années, fixe des seuils de concentration à respecter sur l'ensemble des territoires de l'Union européenne (U.E), et un certain nombre de grandes villes françaises dépassent les seuils de plusieurs polluants. La France est ainsi en procédure de contentieux européen à la fois sur les PM<sub>10</sub> – déjà engagé depuis plusieurs années et qui malgré les reports de sanctions, n'a pas permis de parvenir à atteindre des niveaux d'émissions en dessous des seuils préconisés – les NO<sub>x</sub>, et les PM<sub>2,5</sub>, particules ultrafines pour lesquelles la France dépasse les seuils sur un nombre de sites. La France s'est donc fixée des objectifs contraignants pour revenir en dessous des seuils limites à horizon 2020, et entend mener une action conjointe avec les collectivités territoriales et le grand public afin d'y parvenir. Toutes les régions de France sont dotées de schémas régionaux climat air et énergie (SRCAE), dans lesquels un certain nombre d'objectifs et de moyens sont prévus pour lutter contre le changement climatique, réduire la consommation d'énergie, et améliorer l'efficacité énergétique. 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.

Cinq polluants sont particulièrement problématiques :

- les oxydes d'azote
- les particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>
- l'ozone (polluant secondaire généré par l'action du soleil et de l'intensité lumineuse)
- le benzène

Le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère), approuvé le 23 mars 2013, a pour objet de ramener la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux limites et de définir la procédure d'alerte en cas de dépassement. Il comporte un ensemble de mesures réglementaires permanentes concernant les sources autres que le trafic routier, et définit les conditions de mise en place des procédures d'alerte, reprises par l'arrêté interpréfectoral de juillet 2014. Il encourage également à la mise en place de mesures supplémentaires, en fixant des objectifs non réglementaires : réduction de 10% des émissions de NO<sub>x</sub> et PM<sub>10</sub> liées au trafic routier dans le cœur dense de l'agglomération et promotion d'une politique de transport respectueuse de la qualité de l'air (partage multimodal de la voirie et développement de véhicules propres).

Même s'il est à noter que la pollution de l'air diminue sur le long terme en raison des progrès technologiques et de certaines évolutions sociétales, cette amélioration demeure insuffisante pour parvenir à offrir à tous un air de qualité à court ou moyen terme. Une politique publique volontariste est ainsi nécessaire pour accélérer les évolutions technologiques et provoquer les changements de comportements de mobilité des usagers qui, combinés, permettront d'aboutir à des niveaux de qualité de l'air satisfaisants.

La directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 sur la qualité de l'air ambiant a pour objectif la « promotion d'un air pur pour l'Europe ». Elle met en place un système d'évaluation de la qualité de l'air ambiant en ce qui concerne divers polluants et fixe des seuils par chaque polluant.

La directive impose la gestion de la qualité de l'air et des plans d'action selon les résultats des évaluations. Elle impose aussi une obligation d'informer le public sur la qualité de l'air. Enfin, les États membres définissent le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées pour son application et prennent toutes les mesures nécessaires pour sa mise en œuvre. Cette directive a été transcrite en droit français dans le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air.

La France fait l'objet depuis plusieurs années d'une procédure contentieuse pour non-respect des valeurs limites de particules, fixées par une législation entrée en vigueur en 2005. 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 PM<sub>10</sub> 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 respecter les normes. Quinze régions sont concernées. 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 (NO<sub>2</sub>) dans l'air et pour dépassement du plafond national d'émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>). Les réponses de la France se sont succédées, depuis le plan particule de 2010, sans résultat satisfaisant, avec, la dernière en date, le plan d'urgence pour la qualité de l'air, le 6 février 2013. Si la France était condamnée (dans un délai d'un à deux ans), elle encourrait une amende d'un montant de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'euros par an,

jusqu'à ce que les normes de qualité de l'air soient respectées. L'amende pourrait atteindre 11 millions d'euros et les astreintes journalières, dès 2014, au moins 240 000 euros, soit environ 100 millions d'euros pour l'année, puis 85 millions les années suivantes.

Enfin, 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 NO<sub>2</sub> dans l'air. L'exécutif européen a d'ores et déjà rejeté en février 2013 la demande française de report des échéances, fixées initialement au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Paris, au cœur de l'Île de France, fait partie d'une des zones qualité de l'air identifiées par la Commission Européenne, et se doit de fait prendre des mesures via un plan de protection de l'atmosphère notamment. Au fil des années, les concentrations mesurées en NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> stagnent en proximité de trafic et dépassent régulièrement les valeurs limites imposées par l'Europe. Elles atteignent presque deux fois la limite réglementaire fixée par la directive 2008/50/CE. 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 dépassées.

Le territoire parisien est particulièrement affecté par cette pollution et 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 également l'ensemble des personnes présentes sur le territoire parisien, résidents, actifs, touristes.

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 vise à 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 est 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 est la mise en œuvre d'une Zone de Circulation Restreinte (ZCR) prévue par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTE).

Soucieuse de lutter efficacement et durablement contre la pollution atmosphérique locale liée au trafic routier, la Ville de Paris prévoit d'interdire progressivement les véhicules les plus polluants pour qu'en 2020, seuls les véhicules répondant aux critères de pollution les plus exigeants en vigueur à cette date puissent circuler à Paris.

Les décrets d'application de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte ayant désormais été publiés, et les arrêtés de police actuels pris pour limiter la circulation des véhicules les plus anciens prenant fin au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la Ville de Paris entend ainsi prendre un arrêté sur la base du décret no 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte afin de maintenir les premières restrictions de circulation mises en place sur son territoire en septembre 2015 et juillet 2016.

Cet arrêté comporte deux étapes :

#### **Étape 1 : mise en œuvre au 15 janvier 2017**

Cette étape correspond aux restrictions de circulation mises en œuvre les 1<sup>er</sup> septembre 2015 et 1<sup>er</sup> juillet 2016. Elle restreint la circulation des véhicules « Non classés » selon 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.

*Nota Bene* : Au 1<sup>er</sup> juillet 2016, la restriction de circulation concernant les deux-roues motorisés s'appliquait aux véhicules dont la première mise en circulation est antérieure au 1<sup>er</sup> juin 1999, et non au 1<sup>er</sup> juin 2000 comme dans la classification « CRIT'AIR ». Ce choix avait été fait car cette date correspond au passage à la norme Euro 1 pour tous les types de deux-roues motorisés (motocyclettes et cyclomoteurs).

<b>Étape 1</b> <b>15 janvier 2017</b>	caractéristiques des véhicules restreints				
	motorisation	Date de mise en circulation	Normes Euro	crit'air	période
Poids lourds, autobus et autocars	diesel	avant le 01/10/2001	<= Euro 2	non classés	7j/7 de 8h à 20h
	essence	avant le 01/10/2001	<= Euro 2		
Véhicules particuliers	Diesel	avant le 01/01/1997	<= Euro 1	non classés	les jours ouverts de 8h à 20h
	Essence	avant le 01/01/1997	<= Euro 1		
Véhicules utilitaires légers	Diesel	avant le 01/10/1997	<= Euro 1	non classés	
	Essence	avant le 01/10/1997	<= Euro 1	classés	
Deux-roues motorisés	Cyclomoteurs	avant le 01/06/2000	pas de norme	non classés	
	Motocycles			classés	

**Étape 2 : mise en œuvre au 1<sup>er</sup> juillet 2017**

Cette étape constitue une étape supplémentaire restreignant la circulation des véhicules « Non classés » et « Classe 5 », selon 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

<b>Étape 2</b> <b>1<sup>er</sup> juillet 2017</b>	caractéristiques des véhicules restreints				
	motorisation	Date de mise en circulation	Normes Euro	crit'air	période
Poids lourds, autobus et autocars	diesel	avant le 01/10/2006	<= Euro 3	NC + 5	7j/7 de 8h à 20h
	essence	avant le 01/10/2001	<= Euro 3		
Véhicules particuliers	Diesel	avant le 01/01/2001	<= Euro 2	NC + 5	les jours ouverts de 8h à 20h
	Essence	avant le 01/01/1997	<= Euro 1		
Véhicules utilitaires légers	Diesel	avant le 01/01/2001	<= Euro 2	NC + 5	
	Essence	avant le 01/10/1997	<= Euro 1		
Deux-roues motorisés	Cyclomoteurs	avant le 01/06/2000	pas de norme	NC + 5	
	Motocycles				