



Paris, le **28 MAI 2021**

## **Arrêté n° 2021P110297**

### **instaurant une zone à faibles émissions mobilité à Paris**

**LA MAIRE DE PARIS,**

**LE PRÉFET DE POLICE**

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 Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.2212-2, L.2213-1, L.2213-2, L.2213-4, L. 2213-4-1, L.2213-4-2, L.2512-14 et R.2213-1-0-1 à R.2213-1-0-3 ;

Vu le Code de la route et notamment ses articles L.318-1, R.311-1, R.318-2, R.411-8, R.411-19-1, R.411-25 et R.433-1 ;

Vu le Code de l'action sociale et des familles ;

Vu le Code de l'environnement et notamment son article L.123-19-1 ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, et notamment son article 86 ;

Vu la loi n° 2020-289 du 23 mars 2020 de finances rectificative pour 2020, et notamment son article 6 ;

Vu l'ordonnance n° 2020-317 du 25 mars 2020 portant création d'un fonds de solidarité à destination des entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques, financières et sociales de la propagation de l'épidémie de covid-19 et des mesures prises pour limiter cette propagation ;

Vu le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 modifié fixant la liste des routes à grande circulation ;

Vu le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air ;

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° 2017-1175 du 18 juillet 2017 fixant les axes mentionnés au III de l'article L.2512-14 du code général des collectivités territoriales ;

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 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 du 12 décembre 2018 relatif à la modification de la signalisation routière ;

Vu l'arrêté du 26 juin 2019 relatif à l'expérimentation d'une signalisation d'une zone à circulation restreinte dans certaines communes de la Métropole du Grand Paris pour certaines catégories de véhicules ;

Vu l'arrêté du préfet de police n° 2017-00801 du 24 juillet 2017 relatif aux sites énoncés au II de l'article L.2512-14 du code général des collectivités territoriales ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral n° 2016-01383 du 19 décembre 2016 relatif aux procédures d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution en région Île-de-France ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral IDF-2018-01-31-007 du 31 janvier 2018 relatif à l'approbation et à la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Île-de-France pour la période 2018-2025;

Vu le bilan 2019 (rapport juillet 2020) de la qualité de l'air dans la Métropole du Grand Paris établi par Airparif ;

Vu l'étude d'Airparif remise en décembre 2020 justifiant la création d'une zone à faibles émissions mobilité établie conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du Code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération du Conseil de la Métropole du Grand Paris CM2018/11/12/11 du 12 novembre 2018 sur la mise en place de la zone à faibles émissions métropolitaine (engagement et rôle de la Métropole du Grand Paris pour un déploiement à compter de juillet 2019) ;

Vu la délibération du Conseil de la Métropole du Grand Paris CM2018/11/12/12 du 12 novembre 2018 sur l'adoption du plan climat air énergie métropolitain ;

Vu la délibération du Conseil de la Métropole du Grand Paris CM2020/12/01/03 du 1<sup>er</sup> décembre 2020 relative au renforcement de la zone à faibles émissions mobilité métropolitaine (adoptant la restriction des véhicules classés Crit'Air 4, 5 et non classés au 1er juin 2021), ainsi qu'à l'engagement et au rôle de la Métropole du Grand Paris pour sa mise en œuvre ;

Vu la délibération du Conseil de la Métropole du Grand Paris CM2020/05/15/04bis du 15 mai 2020 portant participation de la Métropole du Grand Paris au financement du Fonds Résilience Île-de-France et collectivités ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2020-029 du 11 juin 2020 relative à la participation de la Région au Fonds Résilience Île-de-France et collectivités ;

Vu la délibération du Conseil de Paris n° 2020 DAE 125 du 27 juillet 2020 portant "Participation de la Ville au financement du Fonds Résilience d'Île-de-France" ;

Vu la convention avec la Métropole du Grand Paris relative à l'accompagnement de la consultation dans le cadre de la mise en place de la zone à faibles émissions mobilité métropolitaine ;

Vu les avis recueillis dans le cadre de la consultation s'étant déroulée du 1<sup>er</sup> mars au 30 avril 2021 conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales ;

Vu les avis recueillis dans le cadre de la mise à disposition du projet au public prévue au III de l'article L.2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales qui s'est déroulée du 9 au 31 mars 2021 ;

Vu l'avis favorable du préfet de police de Paris du 27 avril 2021 ;

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 (OMS) 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 ;

Considérant l'arrêt n° C-404/13 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 États membres ;

Considérant l'arrêt n° C-636/18 rendu par la Cour de justice de l'Union européenne le 24 octobre 2019, condamnant la France pour avoir dépassé de manière systématique et persistante la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010 et violant de ce fait la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 relative à la qualité de l'air ambiant ;

Considérant l'arrêt n° 428409 rendu par le Conseil d'État le 10 juillet 2020, enjoignant l'État 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 que, le 30 octobre 2020, la Commission européenne a décidé de saisir la Cour de justice de l'Union européenne d'un recours contre la France relatif à la mauvaise qualité de l'air due à des niveaux élevés de particules (PM<sub>10</sub>) ;

Considérant que, selon le bilan 2019 de la qualité de l'air sur le territoire métropolitain, établi par Airparif, les concentrations de particules (PM<sub>10</sub>) et de dioxydes d'azote (NO<sub>2</sub>) restent problématiques sur ce territoire, avec des dépassements récurrents des valeurs limites, et atteignent jusqu'à près de deux fois les valeurs limites réglementaires à proximité de grands axes de circulation ;

Considérant la part significative du trafic routier régulièrement constatée par Airparif au niveau de la métropole, dans les émissions de polluants, notamment dioxyde d'azote et particules fines ;

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 qu'il résulte du décret n°2020-1138 et du bilan 2019 sur la qualité de l'air dans la Métropole du Grand Paris établi par Airparif, susvisés, que la mise en œuvre d'une ZFE-m dans la Métropole du Grand Paris est obligatoire ;

Considérant la nécessité d'adopter une mise en place graduée sur des plages horaires limitées 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 ;

Considérant que cette mise en œuvre progressive a été approuvée par la délibération du Conseil métropolitain du 12 novembre 2018 susvisée, avec une première étape au 1<sup>er</sup> juillet 2019 ;

Considérant que cette mise en œuvre progressive a été confirmée par la délibération susvisée du Conseil métropolitain du 1<sup>er</sup> décembre 2020, avec le passage à la prochaine étape de la ZFE-m métropolitaine au 1<sup>er</sup> juin 2021 ;

Considérant que l'étude d'impact sur la qualité de l'air publiée par Airparif prévoit que la création de la zone à faibles émissions mobilité métropolitaine sur le périmètre à l'intérieur de l'autoroute A86 interdisant les véhicules « Crit'Air » 4, 5 et non classés, entraînera une baisse d'émission de l'ensemble des polluants atmosphériques et une diminution des émissions de gaz à effet de serre à court terme ;

Considérant que les investissements nécessaires à la transformation ou au renouvellement de certains véhicules aux fonctionnalités spécifiques seraient excessifs par rapport aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air poursuivis ;

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 les dérogations mentionnées dans l'arrêté ZFE-m permettent aux acteurs de disposer de délais nécessaires pour s'adapter ;

Considérant que les conséquences économiques de la crise sanitaire liée à la covid-19 sur un nombre important d'entreprises franciliennes amènent à introduire des dérogations temporaires supplémentaires pour les véhicules des entreprises ayant bénéficié d'une aide financière publique contextuelle ;

## **ARRÊTENT**

### Article 1<sup>er</sup>

Une zone à faibles émissions mobilités est créée à compter du 1<sup>er</sup> juin 2021 pour une durée de 3 ans sur l'ensemble des voies de la Ville de Paris.

La circulation y est interdite pour les véhicules appartenant aux catégories « Crit'Air » 4, 5 et non classés, conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé :

- Deux roues, tricycles et quadricycles à moteur, du lundi au vendredi de 8 heures à 20 heures, exceptés les jours fériés ;
- Voitures, du lundi au vendredi de 8 heures à 20 heures, exceptés les jours fériés ;
- Véhicules utilitaires légers, du lundi au vendredi de 8 heures à 20 heures, exceptés les jours fériés ;
- Poids lourds, autobus et autocars, tous les jours de 8 heures à 20 heures.

Les dispositions du présent arrêté sont applicables sous réserve des mesures plus contraignantes mises en place en application de l'arrêté inter préfectoral du 19 décembre 2016 susvisé.

### Article 2

La mesure édictée à l'article 1<sup>er</sup> ne s'applique pas aux véhicules mentionnés au II de l'article R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales, pour lesquels l'accès à la zone à faibles émissions mobilité ne peut être interdit.

### Article 3

La mesure édictée à l'article 1<sup>er</sup> ne s'applique pas :

- Aux véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité ;

- Aux véhicules des associations de bienfaisance dont les activités ont pour but de contribuer à l'amélioration des conditions de vie des personnes en situation précaire ou difficile ;
- Aux véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles, munis d'un ordre de mission de l'autorité compétente ;
- Aux véhicules dont l'utilisation est liée aux événements ou activités suivantes, munis d'une autorisation de la commune d'Île-de-France concernée par l'évènement ou l'activité, et dans le cadre exclusif de celui-ci ou celle-ci :
  - o véhicules des professionnels effectuant des opérations de déménagement,
  - o véhicules utilisés dans le cadre d'événements ou de manifestations de voie publique de type festif, économique, sportif ou culturel,
  - o véhicules utilisés dans le cadre de tournages,
  - o véhicules d'approvisionnement des marchés.
- Aux véhicules frigorifiques dont le certificat d'immatriculation porte la mention FG TD ;
- Aux véhicules citernes dont le certificat d'immatriculation porte les mentions CIT ou CARB ;
- Aux véhicules spécialisés non affectés au transport de marchandises tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 susvisé, portant la mention VASP sur le certificat d'immatriculation ou VTSU sur la carte grise, à l'exception des autocaravanes ;
- Aux convois exceptionnels au sens de l'article R.433-1 du code de la route munis d'une autorisation préfectorale ;
- Aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection » ;
- Aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique, munis du K-Bis de la société détaillant cette activité.

Par ailleurs, la mesure édictée à l'article 1er du présent arrêté ne s'applique pas, jusqu'au 30 juin 2022 inclus :

- Aux véhicules des entreprises ayant contracté un prêt garanti par l'État (PGE) depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020, et pouvant produire un justificatif de souscription au prêt ;
- Aux véhicules des entreprises ayant bénéficié du fonds de solidarité à destination des acteurs économiques touchés par les conséquences de l'épidémie de covid-19 depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020, et pouvant produire un justificatif de souscription au fonds ;

- Aux véhicules des entreprises ayant bénéficié du "prêt rebond" mis en place par la région Île-de-France ou du "Fonds Résilience Île-de-France et collectivités", et pouvant produire un justificatif de souscription au prêt ou au fonds.

#### Article 4

Les documents prouvant l'appartenance à l'une des catégories détaillées à l'article 3 du présent arrêté doivent être présentés en cas de contrôle.

#### Article 5

L'arrêté n° 2019P15655 du 25 juin 2019 instaurant une zone à circulation restreinte à Paris est abrogé.

#### Article 6

Les infractions au présent arrêté seront constatées par procès-verbal et poursuivies conformément aux dispositions du code de la route, notamment son article R.411-19-1.

#### Article 7

La Directrice de la Voirie et des Déplacements, le Directeur de la Prévention, de la Sécurité et de la Protection de la Ville de Paris, le Directeur des Transports et de la Protection du Public, le Directeur de l'Ordre Public et de la Circulation et la Directrice de la Sécurité de Proximité de l'Agglomération Parisienne de la Préfecture de Police sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Pour la Maire de Paris et par délégation,  
La Directrice de la Direction de la Voirie et des  
Déplacements



Caroline GRANDJEAN

Pour le préfet de police  
et par délégation,  
Le Directeur des Transports  
et de la Protection du Public



Serge BOULANGER