

Conseil municipal du 12 février 2019

ENVIRONNEMENT - Mise en place d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE) comportant une zone de restriction de circulation (ZCR)

Contexte

la France a été renvoyée en mai dernier devant la Cour de justice de l'UE pour non-respect des concentrations de l'air en dioxyde d'azote et encourt une amende estimée à 100 M€. Depuis la loi NOTRe, en cas de condamnation, les collectivités deviennent coresponsables financièrement avec l'Etat.

La ZFE, instituée par la *loi de transition énergétique pour la croissance verte* adoptée en 2015 et inscrite dans le projet de *loi d'orientation sur les mobilités*, présentée au Conseil des ministres fin novembre, est l'une des actions visant à l'amélioration de la qualité de l'air en Ile-de-France. Elle devrait participer à la résolution du contentieux entre la France et la commission européenne relatif au non-respect des normes de qualité de l'air. On compte cette année en Europe 220 agglomérations qui ont mis en place une ZFE. Sur ce sujet, la commission européenne et le gouvernement considèrent que la France est en retard, pour ne pas avoir pris de mesures plus fortes, notamment par les collectivités depuis que les villes de Paris et de Grenoble l'aient mise en place 2015.

L'objectif du gouvernement est de mettre un terme d'ici 2022 aux dépassements répétés des émissions de dioxyde d'azote, gaz toxique produit essentiellement par les véhicules diesel. Il a donc considéré que l'amplification de la part carbone de la TICPE, en 2018 et 2019, ainsi que la mise en place des ZFE dès juillet 2019 devaient permettre de réduire, voire mettre fin à l'usage des véhicules roulant au diesel et pousser les Français à changer de comportement dans leurs mobilités le plus rapidement possible.

L'adoption du Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM), et donc le principe de la ZFE, a été anticipée par le président de la MGP qui a signé le 8 octobre dernier avec l'Etat la convention « Villes Respirables en 5 ans », comme 14 autres métropoles et communautés d'agglomération en France. Il s'appuie sur le vote à l'unanimité du 8 octobre 2017 de la stratégie du PCAEM qui évoquait le principe de la ZFE, sans la définir. En effet, le président de la MGP a considéré qu'il y avait urgence à répondre en terme climatique et de santé, les habitants de la métropole connaissant en moyenne 12 jours de pic de pollution et 5.000 décès prématurés par an.

Les principes de la ZFE

Dans le cadre du PCAEM adopté par le conseil métropolitain le 12 novembre 2018, la Métropole du Grand Paris s'est engagée à mettre en œuvre une Zone à Faibles Emissions (ZFE) à l'échelle de l'intra-A86, dès juillet 2019.

Ce sont 79 communes et 5,6 millions d'habitants qui sont concernés par la ZFE qui se concrétise par une zone de restriction de circulation (ZCR), pouvant correspondre à toute ou

partie de la ZFE. Ainsi, les véhicules thermiques les plus polluants, selon leur catégorisation « Crit'air », sont, petit à petit, interdits de circulation.

Les restrictions seront appliquées selon un scénario progressif. L'interdiction de circulation est instituée du lundi au vendredi de 8h à 20h aux véhicules à moteur thermique de la manière suivante, sauf les jours fériés pour les véhicules particuliers :

- Crit'Air 5 et non classés : juillet 2019
- Crit'Air 4 : juillet 2021
- Crit'Air 3 : juillet 2022
- Crit'Air 2 : juillet 2024

La ville de Paris ayant déjà mis en place la zone de restriction pour les véhicules non classés et Crit'Air 5, elle reprendra un arrêté de restriction de circulation pour intégrer en plus ceux en Crit'Air 4 à partir de juillet 2019.

Les poids lourds les plus polluants sont interdits de circulation 7/7j et 24/24h. L'interdiction de circulation sera étendue à tous les véhicules thermiques en 2030.

Certaines catégories de véhicules définies au décret 2016-847, précisant la ZRC, bénéficient obligatoirement d'une dérogation. C'est le cas :

- Des véhicules d'intérêt général : la liste en est dressée à l'article R311-1 du code de la route. Il s'agit entre autres des véhicules de police et de gendarmerie, de lutte contre l'incendie, des engins de service hivernal... ;
- Des véhicules du ministère de la défense ;
- Des véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées ;
- Des véhicules de transport en commun de la RATP pour 50% de son parc.

La mise en place de la restriction de circulation devra faire l'objet de contrôle et de sanction en cas de non-respect. La possibilité d'une évolution législative permettant d'instaurer un contrôle vidéo par lecture automatique des plaques d'immatriculation est à l'étude par le Gouvernement dans le cadre du projet de loi d'orientation sur les mobilités. Les agents de la préfecture de police, les agents de la police nationale, ainsi que les agents de police municipale des communes concernées par l'application des mesures sont habilités à délivrer les amendes pour les véhicules en circulation. Toutefois, il n'est pas possible de verbaliser des véhicules en stationnement puisque ces derniers auraient pu circuler le week-end ou à des heures autorisées. Le fait de circuler en violation des restrictions d'une ZCR est puni d'une amende de contraventions de la 3^{ème} classe (68 euros) cas notamment pour les véhicules particuliers ou de la 4^{ème} classe (135 euros) cas notamment des poids lourds.

La MGP prévoit un accompagnement pour l'achat d'un véhicule plus propre. Il est bonifié dans le cas d'un véhicule électrique, hydrogène, hybride rechargeable et GNV. Il se cumule à la prime de conversion et au bonus écologique. Cette aide pourra aller jusqu'à 5 K€. Le coût moyen restant en fonction du type de véhicules est évalué entre 10 et 20 K€. Les professionnels bénéficient déjà d'aides spécifiques.

Calendrier de mise en œuvre

Depuis la signature de la convention avec l'état, les élus métropolitains ont donc été appelés à se positionner au niveau de plusieurs instances et les maires des communes concernées doivent mettre en œuvre la procédure codifiée selon le calendrier suivant :

- 22 octobre 2018 : Assemblée des Maires de la Métropole, les documents sont remis sur table
- 12 novembre 2018 : Conseil métropolitain, adoption du PCAEM précisant la temporalité de la ZFE, les documents ont été remis le 6 novembre 2018
- 20 novembre 2018 : Assemblée des Maires de la MGP
- 12 décembre 2018 : COPIL des « Villes respirables »
- 14 décembre 2018 : les kits de consultation et de communication sont présentés aux élus et aux DGS des villes
- 14 janvier 2019 au plus tard, le projet d'arrêté et les études seront envoyés aux institutionnels (préfets pour avis formel et autorités consulaires, conseil départemental, communes limitrophes, IDF Mobilités, GOSB pour avis consultatif)
- 18 mars 2019 au plus tard, prise d'un arrêté fixant les dates et les modalités de consultation citoyenne grand public
- Du 19 au 29 mars 2019, synthèse et rédaction du recueil des avis des institutionnels
- Du 1^{er} avril au 6 mai 2019, consultation du public avec mise à disposition du dossier et d'un registre numérique
- 14 juin 2019 au plus tard, publication de la synthèse des avis du public sur le projet d'arrêté, mise à disposition en mairie et sur le site Internet ville
- 25 juin 2019, signature de l'arrêté, publicité et transmission au contrôle de légalité
- 1^{er} juillet 2019, instauration de la ZFE par la mise en œuvre de la ZCR.

Dans le cadre de la procédure codifiée, les conseils municipaux des communes limitrophes doivent être saisis pour avis sur le projet d'arrêté instaurant la zone de circulation restreinte. Il semble donc tout à fait juste que ce même projet soit soumis au Conseil municipal de Gentilly.

Avis de la commune sur l'instauration de la ZFE et de la ZCR

Les études réalisées par la Région et Ile de France mobilités, dans le cadre du Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (PDUIF) montrent que les franciliens pour leurs déplacements domicile travail mettent en moyenne 1 h 40 pour 20 km, aller et retour. Comme le montre le diagnostic métropolitain, l'importance des flux quotidiens domicile travail est liée à la déconnexion croissante entre résidence et emploi et constitue un dysfonctionnement majeur de la métropole, significatif des inégalités dans l'accès au logement et à l'emploi. Ainsi près de 7.000 actifs n'habitant pas Gentilly viennent y travailler. A l'inverse, un peu plus de 6.000 actifs Gentilléens travaillent à l'extérieur de la commune, 60% se déplaçant en transports en commun, à pied et à vélo. Chaque jour, un impressionnant chassé-croisé marque ainsi la vie gentillienne, profitant de la bonne desserte de la commune. A la croisée

des chemins, Gentilly est aussi quotidiennement traversée par les routes à grande circulation : périphérique, autoroute 6a et 6b. Elle subit également, lorsqu'elles sont saturées, un fort report de la circulation sur le réseau secondaire, avec nuisances, pollutions sonores et atmosphériques rendant trop souvent difficile le partage de l'espace public.

Ainsi, Améliorer et renforcer le réseau de transport public est un enjeu pour les populations. Enjeu social, économique et écologique, par le développement d'une offre alternative à l'automobile, devant permettre de gagner encore plus d'utilisateurs des transports publics, pour moins de nuisances et pollutions sonores et atmosphériques. Pour cela, il faut un réseau performant et de nouvelles dessertes.

La lutte contre la pollution en ville est une nécessité vitale pour limiter l'impact de l'activité humaine sur l'individu. Pour répondre à cet enjeu un grand nombre des communes en Ile-de-France a développé le chauffage urbain par géothermie, particulièrement dans le Val-de-Marne. C'est en ce sens que les villes d'Arcueil et de Gentilly se sont associées avec le Sipperec pour mettre en œuvre le réseau ARGéo depuis 2015 permettant d'éviter ce que produisent un peu plus de 8.000 voitures en terme de polluants.

A Gentilly, on ne compte pas en rester là. Toutefois, cette nécessaire mobilisation pour l'amélioration de la qualité de l'air au cœur de l'agglomération francilienne par la réduction de la place de la voiture en ville est engagée dans la précipitation, sans que tous les acteurs concernés n'aient pu exposer leurs points de vue, au premier chef desquels les maires qui devront être associés dans le cadre d'une réelle concertation puisqu'il leur reviendra d'édicter des arrêtés municipaux de restriction et/ou d'interdiction dans le cadre de leurs pouvoirs de police, en tant que représentant de l'Etat.

De plus, ces mesures restrictives de circulation puis d'interdiction ne sauraient être prises sans que soient envisagés dès maintenant des dispositifs d'accompagnement à l'égard des automobilistes, sachant que quelques 120.000 véhicules particuliers sont concernés par l'interdiction Crit'air 5 et non classés, auxquels s'ajoutent 97.000 camions et 107.000 véhicules utilitaires. Pour les Crit'air 4 et 5, à l'échelle des 79 communes de la ZFE, l'interdiction et la restriction impacteraient au total 470.000 voitures, 12.000 camions, 186.000 véhicules utilitaires. A noter que pour Gentilly, 651 automobilistes seraient impactés par le Crit'air 5 et près de 2.290 pour les Crit'air 5 et 4, représentant 65% des ménages (3.501) possédant au moins un véhicule.

Par ailleurs, ce projet de ZFE, avec ses conséquences financières quant au renouvellement des véhicules concernés, ne saurait être engagé sans que ses impacts socio-économiques ne soient caractérisés, notamment à l'égard des populations et des acteurs économiques les plus vulnérables ou non éligibles aux aides financières. Or, à ce jour, les dispositifs d'aide financière semblent largement insuffisants. Dans un courrier du 2 novembre 2018, M. Ollier reconnaît qu'il est nécessaire de compléter le dispositif d'aide et invite les Maires à participer à un groupe de travail dédié à la définition de critères dans les aides que la Métropole pourrait apporter.

Enfin, aucune solution d'accompagnement ne semble avoir été envisagée, qu'il s'agisse de la

question du stationnement (« parcs de rabattement ») aux limites de la ZFE ou de l'amélioration et de l'accélération de l'offre de mobilité en transports en commun, alternative dont le calendrier de la zone de restriction ne retient pas les mises en service progressives.

Ainsi, le calendrier imposé est irréaliste, particulièrement avec les dates de livraison des nouveaux modes de transports collectifs, qui rend caduc l'argument environnemental. En juillet 2019, il n'y aura pas la mise en service du Grand Paris Express et les décisions majeures concernant l'amélioration du RERB sud n'auront pas été prises. Les transports en commun de banlieue sont déjà saturés. Sans solution de report modal, l'immense majorité des habitants, ne pouvant payer 10 K€ à 20 K€ de reste à charge pour changer de voiture, sera dans l'obligation de continuer à utiliser leur voiture et s'exposer à des amendes. L'Etat a décidé d'exclure l'A86 de la zone de restriction de circulation et nous ne connaissons pas encore sa position pour l'A6, alors que les cartes produites dans le dossier de consultation montrent qu'elles sont génératrices des pics de pollution. Les habitants continueront alors à en subir les effets. Interdire dès juillet sans alternative possible la mise en place de la ZFE est alors une opération de communication.

Les dispositifs d'accompagnement sont insuffisants. En effet, quels ménages peuvent se permettre d'investir d'ici juillet dans un nouveau véhicule ? La qualité de l'air pour tous ne doit pas se faire au détriment des plus précaires. La précarité tue elle aussi. Les dispositifs d'accompagnement proposés par la prime de l'état et l'aide de la MGP vont renforcer les inégalités. En effet, seuls ceux qui peuvent déjà s'acheter un véhicule dit propre pourront profiter des aides de la MGP et de l'Etat. L'aide ne pourra pas être sollicitée par les ménages les plus modestes. Quels foyers non imposables, quels retraités, pourront se permettre de mettre 10 K€ dans une nouvelle voiture ?

La responsabilité qui relève de 50 ans de politique du « tout-voiture » ne peut pas peser uniquement sur le dos des usagers. Si 70% des ménages de petite couronne possèdent une voiture, contre 40% des ménages Parisiens, c'est souvent moins par plaisir que par nécessité, faute de pouvoir se déplacer en transport en commun. C'est donc la double peine qui s'applique pour la banlieue. L'action volontariste de Paris à la réduction de la place de la voiture peut être saluée, mais la banlieue n'a pas le même maillage de transports publics. La banlieue a souffert de l'absence de transports en commun pendant des années, et maintenant elle doit payer le fait d'avoir trouvé un moyen de substitution.

Le président de la MGP prône l'avènement de la voiture électrique comme la voiture propre. Mais la voiture propre est une voiture qui n'a pas été encore produite. La construction d'une voiture électrique demande l'utilisation de minerais rares et constitue une surémission de gaz à effets de serre dans son processus de production. C'est en ce sens que l'ADEME publiait en 2016 qu'il « est difficile de conclure que le véhicule électrique apporte une véritable solution aux enjeux d'efficacité énergétique puisque les « impacts négatifs sur l'environnement, majoritairement durant la phase de fabrication, sont du même ordre que pour un véhicule thermique ». Concrètement, la pollution est déplacée hors de nos frontières.

Dans ce calendrier, la ZFE oblige les gens à acheter de nouvelles voitures, alors qu'ils pourraient simplement s'en passer. Pour éviter de produire des voitures, et à rebours de la politique actuelle, c'est l'organisation du territoire en bassins de vie équilibrés en matière d'emploi et de logement qui est la solution.

La ZFE doit s'intégrer dans une politique environnementale nationale et métropolitaine cohérente. Et pourtant, l'Etat assume de moins en moins ses responsabilités en matière écologique. A chaque nouveau gouvernement, la modernisation et la création des transports en commun structurants en banlieue sont discutées, avec une tentative de remise en question. L'horizon des mises en service du Grand Paris Express s'éloigne à 2024-2025.

Les financements sont réduits et le calendrier décalé. Plus grave, le gouvernement veut abandonner l'interopérabilité entre les lignes 15 sud et nord. Dans le même temps, il accélère la privatisation du rail, abandonne le fret ferroviaire, en mettant plus de camions sur la route. Il organise la substitution du bus au transport par rail. Il réduit le malus écologique pour les véhicules de luxe, les plus polluants. Bref, il continue de favoriser le tout voiture, camion et bus au détriment des transports en commun, du fret et du fluvial. De surcroît, le kérosène pour les avions, gros pollueurs, est en France exonéré de taxes, ce qui est là aussi incohérent et discriminatoire.

Pour finir, le PADD du SCOT n'évoque aucune action concrète pour rapprocher les habitants de leur lieu de travail, alors que c'est une des responsabilités premières de la MGP. Aussi, il n'est pas possible de faire payer les populations qui souffrent déjà de l'absence de transports en commun, le manque de volontarisme voire l'anti-écologisme de l'Etat et de la MGP.

Au regard de ce qui précède, il est proposé au conseil municipal :

- D'émettre un avis favorable à la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE)
- D'émettre un avis favorable aux projets d'arrêté de mise en œuvre de la zone de restriction de circulation (ZRC) dans la ZFE dès juillet 2019 si les conditions suivantes sont satisfaites d'ici là, tant pour ce qui concerne la commune de Gentilly que celles limitrophes (Arcueil, Le Kremlin Bicêtre, Montrouge, Paris) :
 - o La prise en compte des habitants les plus modestes et ceux de la classe moyenne pour qui le remplacement d'un véhicule peut devenir impossible. En ce sens, d'étendre les subventions prévues pour l'acquisition de véhicules électriques et hybrides rechargeables, à l'acquisition de véhicules Crit'air 1 et 2, bien moins coûteux que les véhicules visés ;
 - o À la mise en place par la Métropole, la Région Ile-de-France et Ile-de-France Mobilité, d'une réelle politique en faveur d'une alternative à la circulation automobile par le développement des circulations douces et des transports en commun ;
 - o L'intégration par l'Etat des autoroutes dans la ZRC ;
 - o Pour Gentilly, l'accélération des processus visant à améliorer le fonctionnement de la ligne B du RER et à la réalisation du prolongement des lignes de métro 14 sud et 15 prévues dans le cadre du projet Grand Paris Express, y compris en rétablissant

l'interopérabilité entre la ligne 15 sud et nord, et, dans ce cadre, la poursuite de l'élaboration du schéma de rabattement du réseau de référence intégrant la prolongation de la ligne de bus 88 et la création de la D8 ;

- D'émettre un avis favorable pour différer sa première mise en application au 4 juillet 2021 pour les véhicules Crit'air 4 et 5, si ces conditions ne sont pas remplies pour juillet 2019. Ce délai permettra d'apprécier notamment les mesures d'accompagnement qui seront mises en place pour les habitants, particulièrement les plus modestes. Cela permettra également que les subventions prévues pour l'acquisition de véhicules électriques et hybrides rechargeables soient étendues à l'acquisition de véhicules Crit'air 1 et 2, bien moins coûteux que les véhicules visés.
- De demander à l'Etat une taxation du kérosène, au même titre que les autres carburants.
- De demander à l'Etat de s'engager dans une politique volontariste en faveur du rail pour voyageur et fret partout en France, porté par le service public sous la forme de l'EPIC tant pour les infrastructures que le matériel roulant
- De demander à la MGP à ce que le PADD du futur SCoT métropolitain intègre des actions concrètes pour rapprocher les habitants de leur lieu de travail et pour réduire les déséquilibres et inégalités sociaux et territoriaux, notamment par un rééquilibrage est/ouest.