

Département
du
Val de Marne

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

MAIRIE DE L'HAÏ-LES-ROSES

Direction de
l'aménagement
urbain

EXTRAIT DU REGISTRE DES ARRÊTES DU MAIRE

ARRÊTE
N° Du 07/02/2018

**ARRÊTE INSTAURANT UNE ZONE A FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ A
L'HAÏ-LES-ROSES**

Le Maire de L'HaÏ-les-Roses,

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 L2213-1, L. 2213-4, L2213-4-1, L. 2213-4-2, L2521-1 et R2213-1-0-1 à R.2213-1-0-3, L. 2212-2 et L2213-2 ;

Vu le Code de la route et notamment ses articles L318-1, R311-1, R318-2, R411-8, R411-19-1, R.411-25 et R433-1 ;

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°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 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 Ile-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 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 sur l'adoption du plan climat air énergie métropolitain ;

Vu la délibération du Conseil de la Métropole du Grand Paris CM2020/12/01/03 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 CM2020/05/15/04bis du Conseil métropolitain du 15 mai 2020 portant participation de la Métropole du Grand Paris au financement du Fonds Résilience Ile-de-France ;

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

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 l'accord de la Préfète du Val-de-Marne en date du 17 mai 2021 ;

Vu les avis recueillis dans le cadre de la consultation s'étant déroulée du 19 février au 19 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 L2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales qui s'est déroulée du 9 au 31 mars inclus ;

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 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 Etats membres ;

Considérant l'arrêt n° C-636/18 de la Cour de justice de l'Union Européenne du 24 octobre 2019, condamnant la France pour avoir dépassé de manière systématique et persistante la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote (NO₂) depuis le 1^{er} 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'arrêté n° 428409 rendu par le Conseil d'Etat le 10 juillet 2020 enjoignant 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 ;

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 (PM₁₀) ;

Considérant que, selon le bilan 2019 de la qualité de l'air sur le territoire métropolitain, établi par Airparif, les concentrations de particules (PM₁₀) et de dioxydes d'azote (NO₂) 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^{er} juillet 2019 ;

Considérant que cette mise en œuvre progressive a été confirmée par la délibération susvisée du Conseil métropolitain du 1^{er} décembre 2020, avec le passage à la prochaine étape de la ZFE-m métropolitaine au 1^{er} 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, entrainera 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 l'autoroute A6 traversant la ville de L'Hay-les-Roses du nord au sud reconnue comme source de pollution atmosphérique majeure sur la ville, et son exclusion du périmètre de la ZFE-m alors même qu'elle se situe à l'intérieur de l'A86 ;

Considérant les résultats de la mise à disposition du public du projet d'arrêté de mise en place de la ZFE-m qui expriment majoritairement une opposition à la mise en place de la ZFE-m et que les avis favorables émettent des réserves concernant le coût de remplacement des véhicules, les impacts sociaux et l'absence de solutions alternatives de transports en commun ;

Considérant les avis réservés de certains acteurs institutionnels :

- Ile-de-France Mobilités regrette que l'évaluation accompagnant le projet d'arrêté ne soit pas plus complète et que les mesures d'accompagnement prévues pour limiter les impacts sociaux de la mise en œuvre de la ZFE-m ne soient pas présentées. De plus, IDFM souhaite que les départements de grande couronne soient associés à la gouvernance de la ZFE-m.
- L'EPT Grand Orly Seine-Bièvre indique la nécessité de proposer des modes alternatifs à la voiture individuelle, de ne pas aggraver les conditions de vie des ménages, de penser la ZFE-m de manière globale et de réfléchir dès à présent à la sortie du marché d'un nombre conséquent de véhicules thermiques.
- Le Département du Val-de-Marne met en garde sur le risque d'augmentation des émissions de CO2 lié au renouvellement du parc et sur l'inadéquation du calendrier de mise en œuvre de la ZFE-m avec celui des infrastructures majeures de transports publics (lignes 14 et 15 du GPE), et souhaite que les aides à l'achat de véhicules propres ou au retrofit des véhicules thermiques à l'électrique soient les mêmes pour tous les salariés et indépendants travaillant dans la ZFE-m qu'ils y résident ou non.
- La CCI Val-de-Marne, en lien avec la CCI Paris Ile-de-France et en concertation avec la CMA d'Ile-de-France, souhaite une révision du calendrier de mise en œuvre de la ZFE-m pour une meilleure prise en compte des enjeux socio-économiques, une clarification des modalités de mise en œuvre des mesures dérogatoires prévues pour certaines activités économiques, la mise en place d'un guichet unique d'attribution des dérogations, la possibilité de mettre en œuvre des mesures dérogatoires complémentaires pour les entreprises les plus fragilisées par la crise sanitaire, le

renforcement et l'harmonisation des dispositifs d'accompagnement, des efforts de communication orientés vers les entreprises et les salariés franciliens, des précisions sur les mesures de contrôle et de verbalisation, l'harmonisation des modalités d'exclusion des voies au-delà de l'A86 pour les communes partiellement concernées par la ZFE-m et la mise en place d'une instance de suivi des impacts de la ZFE-m.

- La CMA Ile-de-France accompagne son avis de cinq préconisations : l'harmonisation des modalités d'exclusion des voies pour les communes partiellement incluses dans le périmètre de l'A86, l'élargissement des dérogations à certaines TPE en situation de fragilité, une communication sur le projet de ZFE-m permettant de faire connaître les dispositifs d'aides au remplacement des véhicules polluants, la mise en place d'un observatoire économique et social à l'échelle métropolitaine pour l'analyse des impacts de la ZFE-m et l'adaptation de l'échéance de 2024 sur la fin du diesel
- La Ville de Fresnes souhaiterait une mise en application globale de la ZFE-m permettant d'intégrer notamment les voies de l'A86 et indique comme nécessaire les politiques permettant une alternative à la voiture en renforçant l'offre de transports en commun de proximité et en élargissant les dispositifs d'aides aux véhicules Crit'Air 1 et 2.

Considérant à ce jour le caractère insuffisant des aides, qui génèrent un reste à charge conséquent pour de nombreux ménages et qui sont principalement orientées vers l'acquisition de véhicules Crit'Air 0 et 1, soit électriques, soit GNV et hybrides, dont les caractéristiques ne correspondent pas toujours aux besoins des ménages ;

Considérant l'absence d'aides financières permettant aux collectivités d'accélérer la mutation de leur parc automobile ;

Considérant l'absence de création d'infrastructures de type parking-relai permettant aux personnes possédant un véhicule dont la catégorie Crit'Air ne permet pas d'entrer dans la ZFE-m, de stationner leur véhicule aux portes de la ZFE-m et de poursuivre leur trajet en transports en commun ;

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 ;

ARRÊTE

ARTICLE 1^{ER}

Une zone à faibles émissions mobilité est créée à compter de la signature du présent arrêté pour une durée de 3 ans sur l'ensemble des voies de la commune de L'Haÿ-les-Roses, et à l'exception de celles listées en annexe au présent arrêté.

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 interpréfectoral du 19 décembre 2016 susvisé.

ARTICLE 2

Cet arrêté ne prendra effet que si les conditions suivantes sont respectées :

- L'élargissement des aides financières à destination des ménages modestes et moyens souhaitant se séparer d'un ancien véhicule Crit'Air 5, 4 et 3 en vue de l'achat d'un véhicule Crit'Air 1, avec un reste à charge de moins d'un tiers pour les ménages. Ces véhicules sont moins coûteux que ceux visés actuellement (électriques, GNV ou hybride)
- La possibilité pour les ménages les plus modestes de bénéficier d'un prêt à taux zéro et/ou d'un micro-crédit pour changer de véhicule
- L'intervention du guichet unique de demande d'aides comme tiers payant, de telle sorte que le ménage n'ait à supporter au moment de l'achat que le reste à payer
- La mise en place d'aides pour les collectivités territoriales leur permettant de renouveler leur parc de véhicules
- L'inclusion dans le périmètre de la ZFE, des voies de l'autoroute A6 et de ses bretelles d'entrée et de sortie
- La prise en compte des réserves émises par les acteurs institutionnels

ARTICLE 3

La mesure édictée à l'article 1^{er} 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 4

La mesure édictée à l'article 1^{er} 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 évènements ou activités suivantes, munis d'une autorisation de la commune d'Ile-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'évènements 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 tel 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 R433-1 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 1er 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 1er 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 Ile-de-France ou du "Fonds Résilience Ile-de-France et collectivités", et pouvant produire un justificatif de souscription au prêt ou au fonds.

ARTICLE 5

Les documents prouvant l'appartenance à l'une des catégories détaillées à l'article 5 du présent arrêté doivent être présentés en cas de contrôle.

ARTICLE 6

Le présent arrêté abroge l'arrêté N° DAU 0320080 du 16 MARS 2020 instaurant une zone à circulation restreinte à L'Haÿ-les-Roses.

ARTICLE 7

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

Le Maire, le Directeur général des services, le Chef de la police municipale, le Directeur des Transports et de la Protection du Public, le Directeur de l'Ordre Public et de la Circulation et le Directeur 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.

Le 17/07/2021

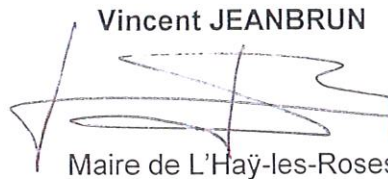
Le présent acte est certifié exécutoire,

Etant transmis en Préfecture le : 16 JUL. 2021
(si transmission obligatoire)

Et ayant fait l'objet d'une publication ou notification le : 16 JUL. 2021

Pour extrait conforme

Vincent JEANBRUN


Maire de L'Haÿ-les-Roses



Le présent acte peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Melun dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

ANNEXE : LISTE DES RUES EXCLUES

Les itinéraires de substitution définis par arrêté portant réglementation temporaire de la circulation, en cas de fermeture totale ou partielle de l'A6, pour permettre le contournement.