



Arrêté n° 2016 P 0114

instaurant des restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques

LA MAIRE DE PARIS

LE PREFET 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 le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2212-2, L2213-2, et L2512-14 ;

Vu le Code de la route et notamment ses articles L318-1, R311-1, R318-2, R411-8, R411-25, R411-26 et R433-1 ;

Vu la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et notamment son article 49 qui permet , jusqu'au 1er janvier 2017, d'étendre à l'ensemble des voies d'une commune l'interdiction d'accès à certaines heures prise sur le fondement du 1° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales à l'encontre des véhicules qui contribuent significativement à la pollution atmosphérique ;

Vu le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air transposant la directive 2008/50/CE ;

Vu le décret du 18 décembre 2014 fixant les axes mentionnés au quatrième alinéa de l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 1984 relatif aux contrôles des émissions de gaz polluants des moteurs effectués sur les véhicules automobiles avant leur mise en circulation ;

Vu l'arrêté du 6 mai 1988 relatif au contrôle, avant la mise en circulation des véhicules automobiles, des émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié, destinés à la propulsion de ces véhicules ;

Vu l'arrêté du 2 mai 2003 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements ;

Vu l'arrêté ministériel du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 13 juillet 2015 relatif à l'expérimentation d'une signalisation d'une zone à circulation restreinte dans la commune de Paris pour certaines catégories de véhicules ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral n°2013 084-0001 du 25 mars 2013 portant approbation du plan de protection de l'atmosphère pour l'Île-de-France ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2002-10706 du 6 mai 2002 modifié, relatif aux sites énoncés au second alinéa de l'article L2512-14 du code général des collectivités territoriales ;

Vu le rapport d'AIRPARIF relatif à la qualité de l'air à Paris en 2013, publié en octobre 2014 ;

Vu la communication de la Maire de Paris au Conseil de Paris des 9, 10 et 11 février 2015 relative à la mise en place d'un plan de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier ;

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 les mises en demeure adressées à la France par la Commission européenne 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 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 que les concentrations mesurées en dioxyde d'azote et en particules PM10 et PM2.5 dépassent de façon répétée à Paris les seuils réglementaires fixés par la directive 2008/50/CE et atteignent, pour le dioxyde d'azote, jusqu'au double du seuil réglementaire d'après les relevés d'AIRPARIF ;

Considérant la part significative du trafic routier régulièrement constatée par AIRPARIF, au niveau de Paris et de la région Ile de France, dans les émissions de polluants, notamment le dioxyde d'azote et les 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 les mesures de restriction à la circulation de certaines catégories de véhicules parmi les actions pouvant être mises en œuvre pour atteindre les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique ;

Considérant que tant au regard du maillage des voies et de la densité de circulation existante à Paris, qu'au regard de l'objectif poursuivi d'amélioration significative de la qualité de l'air ambiant à Paris, il apparaît souhaitable de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants sur une part importante du territoire communal ;

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 à Paris vers des catégories moins polluantes ;

Considérant que cette mise en œuvre graduée a été annoncée par la communication de la maire au Conseil de Paris des 9, 10 et 11 février 2015 relative à la mise en place d'un plan de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier ;

Considérant qu'une première étape a été mise en place par la restriction de circulation à destination des véhicules de plus de 3,5 tonnes les plus polluants par l'arrêté 2015P0212 susvisé depuis le 1^{er} septembre 2015 ;

Considérant que l'extension de ces restrictions aux autres catégories de véhicules à moteur constitue la deuxième étape de la mise en œuvre des mesures visant à la lutte contre la pollution atmosphérique et à l'amélioration de la qualité de l'air ;