



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement et des transports
d'Île-de-France**

Service énergie et bâtiment

12 avril 2021

Guide francilien relatif à la réalisation du plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques du PCAET

Version au 12/04/21

L'article 85 de la Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a renforcé le volet « air » des PCAET en y introduisant un Plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, contenant des obligations de moyens et de résultats. Ces éléments sont codifiés au 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement.

Afin de faciliter la lecture et la compréhension de ce guide, **le plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques sera nommé Plan d'action Air.**

Ce guide peut évoluer en fonction des retours d'expériences et d'une éventuelle future jurisprudence.

Nota : Le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets, actuellement au Parlement, est susceptible de comporter des articles ayant un impact sur les éléments décrits ci-après.

A. Table des matières

I. LES OBLIGATIONS LÉGALES DES EPCI CONCERNANT LE PLAN D'ACTION AIR DU PCAET.....	3
A) Tous les EPCI d'île-de-France de plus de 20 000 habitants sont concernés.....	3
B) Le plan d'action air doit répondre à des obligations de résultats.....	3
C) Le plan d'action air doit répondre à des obligations de moyens.....	4
D) Le plan d'action air est un renforcement du volet « air » du PCAET.....	5
E) Lien entre plan d'action air et plan de protection de l'atmosphère.....	5
F) Airparif doit obligatoirement être consulté avant d'élaborer le plan d'action air.....	5
G) FAQ sur les obligations légales et le contenu du plan d'action air.....	6
II. ÉCHÉANCES ET RÉVISION DU PLAN D'ACTION AIR.....	8
A) Le plan d'action air est soumis à échéances obligatoires.....	8
B) Le plan d'action air est soumis à révision si les objectifs biennaux ne sont pas atteints.....	8
C) FAQ sur les échéances et révision du plan d'action air.....	8
III. LES PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES DU PLAN D'ACTION AIR.....	9
A) Cas où le PCAET est adopté.....	9
B) Cas où le PCAET est en cours d'élaboration à une phase où il peut encore être notablement modifié ou n'a pas encore été lancé.....	9
C) Cas où le PCAET est en cours d'élaboration à une phase où il ne peut plus être notablement modifié (et notamment si la consultation du public a été menée).....	10
D) FAQ sur les procédures réglementaires du plan d'action air.....	10
IV. Les attendus du Plan d'action air.....	11
A) Contenu du Plan d'action Air.....	11
B) Contenu de l'étude ZFE-m.....	11
C) Suivi et évaluation des actions.....	11
V. Cas spécifiques de la MGP et des EPT.....	13

I. LES OBLIGATIONS LÉGALES DES EPCI CONCERNANT LE PLAN D'ACTION AIR DU PCAET

A) Tous les EPCI d'île-de-France de plus de 20 000 habitants sont concernés

La loi prévoit en effet que l'obligation porte sur les territoires soumis à PCAET (i.e. les EPCI de plus de 20 000 habitants) et couverts en tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère (soit l'ensemble du territoire francilien).

B) Le plan d'action air doit répondre à des obligations de résultats

Ce qui dit la loi

« Le plan climat-air-énergie territorial définit

[...]

un plan d'action en vue d'atteindre des objectifs territoriaux biennaux, à compter de 2022, de réduction des émissions de polluants atmosphériques **au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9** et de respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025. »

Décryptage

- Concernant « *atteindre des objectifs territoriaux biennaux, à compter de 2022, de réduction des émissions de polluants atmosphériques* »

→ le Plan d'action air du PCAET de l'EPCI doit définir des objectifs tous les deux ans.

- Concernant « *atteindre des objectifs [...] au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9* »

→ Voici les objectifs fixés par le niveau national

polluants	Objectifs de réduction fixés pour la France (exprimés en % par rapport à 2005)	
	À horizon 2020	À horizon 2030
SO ₂	-55%	-77%
NO _x	-50%	-69%
COVNM	-43%	-52%
NH ₃	-4%	-13%
PM _{2,5}	-27%	-57%

→ La loi indiquant « *au moins aussi exigeants* », il est possible pour un EPCI de fixer des objectifs plus exigeants pour les polluants cités ou de prendre en considération d'autres polluants.

- Concernant *« respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025. »*

→ Il revient à l'EPCI d'évaluer de combien il est nécessaire de réduire les émissions de polluants localement pour atteindre cet objectif.

C) Le plan d'action air doit répondre à des obligations de moyens

Ce qui dit la loi :

« Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité [...]

Cette étude porte également sur les perspectives de renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions [...]

Le plan d'action prévoit également les solutions à mettre en œuvre en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique. »

Décryptage

- Concernant *une étude portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité [...] sur les perspectives de renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions [...]*

→ Cette étude permettra de conclure sur la nécessité de mettre en œuvre une Zone à faibles émissions mobilité pour atteindre les objectifs fixés par l'EPCI et d'identifier les actions à mettre en œuvre dans le secteur des transports pour atteindre ces mêmes objectifs.

- Concernant *les solutions à mettre en œuvre en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique. »*

→ Le plan d'action air identifiera toutes les actions en termes de réduction des émissions et de diminution de l'exposition des établissements évoqués ci-dessus qui permettent l'atteinte des objectifs

D) Le plan d'action air est un renforcement du volet « air » du PCAET

Ce que dit la loi

« Le plan climat-air-énergie territorial définit [...] un plan d'action en vue d'atteindre des objectifs [...] de réduction des émissions de polluants atmosphériques [...] et de respecter les normes de qualité de l'air [...] dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025. [...] »

Décryptage

→ Le plan d'action Air vient renforcer le volet air du PCAET. En effet, il convient désormais :

- **d'évaluer les réductions d'émissions de polluants nécessaire** au respect des normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025
- de **définir les objectifs biennaux du territoire en matière de réductions d'émissions de polluants**
- de disposer **de l'ensemble des actions contribuant à améliorer la qualité de l'air et justifiant que ces actions permettent d'atteindre les objectifs fixés (évaluation)**

→ L'ancien programme d'action du PCAET est divisé en deux : le plan d'action air d'un côté et le programme d'action couvrant les autres thématiques de l'autre

→ L'évaluation et les objectifs du plan d'action air pourront venir alimenter le diagnostic et la stratégie territoriale

E) Lien entre plan d'action air et plan de protection de l'atmosphère

Ce qui dit la loi

« Ce plan d'action [...] contribue à atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4, lorsque ce dernier existe. »

F) Airparif doit obligatoirement être consulté avant d'élaborer le plan d'action air

Ce qui dit la loi

« Ce plan d'action, élaboré après consultation de l'organisme agréé en application de l'article L. 221-3 » du code de l'environnement

Précisions

En Île-de-France, cet organisme est Airparif. Aucune contrainte réglementaire ne s'applique à Airparif quant au contenu et au délai de sa réponse. Sa contribution consistera *a minima* à fournir les données et tout élément d'analyse à sa disposition. Il s'agit bien d'une consultation en amont de l'élaboration du plan.

G) FAQ sur les obligations légales et le contenu du plan d'action air

- Le plan d'action air doit-il respecter un formalisme particulier ?

Sur la forme, le plan d'action air doit être séparé du programme d'action concernant les autres thématiques.

- Où se retrouve le volet Air des PCAET désormais ?

Le volet air d'un PCAET se retrouve à minima dans le diagnostic, la stratégie et le plan d'action air du PCAET.

- Que faire quand une action du PCAET en faveur de la qualité de l'air est incluse dans une thématique autre que « qualité de l'air » ?

Cette action doit être reprise dans le plan d'action air. Il peut être envisagé un système de renvoi pour ne pas doubler les fiches action

- Le Plan d'action Air doit-il contenir des objectifs en termes de réduction des émissions uniquement ou également en termes de concentrations ?

En réduction d'émissions directement ET indirectement en termes de concentration. En effet, le plan d'action air contient des objectifs en émissions :

- qui doivent être définies pour respecter les normes de qualité de l'air (qui sont des concentrations) dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025.

- par ailleurs, ces objectifs en émissions sont au moins aussi exigeantes que celle que fixée au niveau national.

- Que faire si, en mobilisant toutes les actions techniquement et économiquement possibles, celles-ci ne permettent toujours pas de respecter les normes de qualité de l'air en tout point du territoire ?

Cette situation n'est pas prévue par la législation. Au regard de la jurisprudence , il revient à l'autorité en charge du plan de démontrer qu'elle a mis en œuvre les actions permettant de respecter l'exigence que les normes de qualité de l'air soit respectées dans les délais les plus courts possibles

Ainsi, dans son arrêt du 24 octobre 2019, la Cour de justice de l'Union européenne a jugé (affaire C-636/1 concernant les dépassements de NO2 dans certains points du territoire français) et a mis en avant les éléments suivants :

- «[...] la Cour a déjà jugé que des difficultés structurelles, tenant à l'enjeu socio-économique et budgétaire d'investissements d'envergure à réaliser, ne revêtaient pas un caractère exceptionnel et n'étaient pas de nature à exclure que des délais moins longs auraient pu être fixés dépassement des valeurs limites soit la plus courte possible [...]»

« [...] la République française soutient que les délais indiqués en ce qui concerne les mesures qu'elle a prises dans les plans relatifs à la qualité de l'air qu'elle a établis sont adaptés à l'ampleur des transformations structurelles nécessaires pour mettre fin aux dépassements des valeurs limites applicables pour le NO2 » « Il y a lieu de constater, dans ce contexte, que ce sont ces éléments de caractère général que la République française a mentionnés dans ces plans, sans fournir davantage de précisions ni entrer dans une analyse plus approfondie au cas par cas pour chacune des douze zones visées par le recours de la Commission. »

- « L'existence de telles difficultés structurelles, notamment liées aux contraintes existant en matière de lutte contre les émissions de NO2, en particulier dans des circonstances où les dépassements constatés sont exclusivement localisés autour des grands axes routiers, pourrait toutefois être pertinente, dans le cadre de l'équilibre mentionné au point 77 du présent arrêt, pour juger que le délai de dépassement est le plus court possible, pour autant que l'État membre a pris toutes les mesures appropriées à cet effet. »

- N'y a-t-il pas un risque de doublon avec les actions déjà existantes dans le PCAET et contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air ?

Il pourra être envisagé un renvoi des actions du plan d'action air vers des actions intégrées aux autres thématiques du PCAET pour éviter les doublons.

II. ÉCHÉANCES ET RÉVISION DU PLAN D'ACTION AIR

A) Le plan d'action air est soumis à échéances obligatoires

Ce que dit la loi

« un tel plan d'action est adopté [...]

a) Avant le 1er janvier 2021 pour la métropole de Lyon et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre sur le territoire desquels les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du présent code ne sont pas respectées ;

b) Avant le 1er janvier 2022 pour les autres établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. »

Analyse

→ La carte des EPCI obligés et l'état d'avancement de leur PCAET est donnée en annexe.

B) Le plan d'action air est soumis à révision si les objectifs biennaux ne sont pas atteints

Ce que dit la loi

« [...] Si les objectifs territoriaux biennaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints, le plan d'action est renforcé dans un délai de dix-huit mois, sans qu'il soit procédé à une révision du plan climat-air-énergie territorial, ou lors de la révision du plan climat-air-énergie territorial si celle-ci est prévue dans un délai plus court. »

C) FAQ sur les échéances et révision du plan d'action air

- Lorsque les délais légaux ne peuvent pas être tenus ou sont déjà dépassés, sous quel délai le plan d'action air doit-il être réalisé ?

Il n'y a pas de délai autre que ceux définis par la loi. Pour les EPCI déjà en retard, l'objectif doit être de réaliser ces plans d'action air le plus vite possible.

III. LES PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES DU PLAN D'ACTION AIR

A) Cas où le PCAET est adopté

Un PCAET doit contenir un plan d'action air qui répond aux exigences de la réglementation.

Si ce n'est pas le cas, après consultation d'Airparif, le plan d'action air est soumis à l'avis de l'État, du Conseil Régional et de l'autorité environnementale, et sera soumis à la consultation du public avant adoption.

Exception : Cas où le PCAET a été adopté avant la Loi d'Orientation des Mobilités et comportait un plan d'action air :

→ la consultation d'Airparif n'est pas nécessaire

→ l'évaluation environnementale n'est pas obligatoire mais relève du cas par cas i.e. que la mission régionale d'autorité environnementale (Mrae) doit être saisie pour examen au cas par cas :

1/ Si la Mrae dispense l'EPCI d'évaluation environnementale sur le nouveau projet, alors la consultation du public n'est pas nécessaire mais un dispositif devra être mis en place afin d'assurer la bonne information du public. Ce dispositif supplétif défini à l'article L.123-19- s'apparente à une participation du public par voie électronique mais les modalités sont plus libres

2/ Sinon, l'EPCI réalise une évaluation environnementale du projet qui sera soumise à l'avis de l'Autorité environnementale et le projet de PCAET accompagné des avis sera soumis à la consultation du public.

Le plan d'action air sera par la suite adopté par délibération. Cette approbation du Plan d'Action Air ne nécessite pas de repasser au vote l'ensemble du PCAET.

Une fois voté, le Plan d'action air devient une partie du PCAET précédemment adopté, cela peut être clairement mentionné dans la délibération d'approbation du Plan d'action Air.

B) Cas où le PCAET est en cours d'élaboration à une phase où il peut encore être notablement modifié ou n'a pas encore été lancé

Dans ce cas de figure, le plan d'action air doit être intégré à la procédure d'élaboration et de validation du PCAET conformément au processus prévu dans la réglementation.

Outre les démarches applicables à l'ensemble du PCAET (avis de l'État, du conseil régional, de l'autorité environnementale et consultation du public), l'élaboration d'un plan d'action air doit être réalisée après consultation d'Airparif.

C) Cas où le PCAET est en cours d'élaboration à une phase où il ne peut plus être notablement modifié (et notamment si la consultation du public a été menée).

Le PCAET est finalisé et adopté sans plan d'action air. Se reporter à la situation décrite au A).

Il est recommandé de lancer sans délai les démarches pour compléter ce PCAET avec un plan d'action air. Le lancement de cette démarche et la justification de l'absence de plan d'action air dans le PCAET pourront utilement être inscrits dans la délibération d'adoption.

D) FAQ sur les procédures réglementaires du plan d'action air

- Est-on obligé de réaliser un plan d'action air si l'avis de l'État sur le projet de PCAET ne mentionne pas cette obligation ?

L'avis de l'État sur le projet de PCAET n'a pas d'influence sur l'obligation de réaliser un plan d'action air. Si votre EPCI est tenu de faire un PCAET, il est tenu d'y intégrer un plan d'action air.

- Quels sont les risques de sanctions pour un EPCI n'ayant pas de plan d'action air ?

L'EPCI n'est pas en conformité avec la législation.

Ni la législation ni la réglementation ne prévoit de sanction spécifique.

- Pour les PCAET en cours d'élaboration, et qui ont fait l'objet d'une notification, faut-il une nouvelle notification pour le plan d'action air, voire une nouvelle délibération ?

Non

- Que faire lorsque que le processus de consultation d'un PCAET dépourvu de plan d'action air est terminé et qu'il ne reste plus qu'à l'adopter ?

L'intégration du plan d'action air dans un PCAET n'a pas vocation à entraver l'adoption du PCAET. Si le PCAET est adopté sans plan d'action air, le projet devra être mis en conformité avec la réglementation (cf. ci-avant)

- Dans le cas d'un PCAET adopté avant la LOM, qui établit si le PCAET contient 1/ un plan d'action air conforme à la réglementation, 2/ non conforme et devant être renforcé ou 3/ absent et devant être établi ?

Il revient à l'EPCI de considérer si son PCAET dispose déjà d'un plan d'action air.

- Si le PCAET a été adopté récemment, que faut-il faire ?

Le PCAET doit être mis sans délai en conformité avec la législation.

IV. Les attendus du Plan d'action air

A) Contenu du Plan d'action Air

Le droit européen, et en particulier l'annexe XV de la directive 2008/50, fixe le minimum attendu pour les plans relatifs à la qualité de l'air locaux destinés à améliorer la qualité de l'air ambiant.

L'intégralité de son contenu est présenté en annexe 6.

Décryptage

- Les principales sources d'émissions de polluants doivent être identifiées et les principaux gisements de réduction d'émissions de polluants doivent faire l'objet d'actions
- L'efficacité des actions menées doit être évaluée et suffisante pour améliorer la qualité de l'air eu égard aux seuils sanitaires
- Ces actions devront être proportionnées aux enjeux locaux et régionaux

B) Contenu de l'étude ZFE-m

Ce que dit la loi

« Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité, étude dont le contenu est défini au premier alinéa du III de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire en application du I du même article L. 2213-4-1. Cette étude porte également sur les perspectives de renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.

Décryptage

→ L'étude ne fait pas l'objet de cadrage juridique particulier lorsque le territoire n'est pas concerné par l'obligation d'instaurer une ZFE. Toutefois, reprendre le socle d'études prévus par la loi sur les ZFE offre de la robustesse à la démarche.

→ Si le territoire est concerné par l'obligation d'instaurer une ZFE, l'étude doit obligatoirement contenir les éléments prévus par la loi sur les ZFE (L2213-4-1 CGCT)

Une foire à question spécifique est présentée en annexe.

C) Suivi et évaluation des actions

Ce que dit la loi

Selon l'article L229-26 du code de l'environnement, un Plan Climat Air Énergie Territorial doit contenir un « dispositif de suivi et d'évaluation ». Le contenu de ce dispositif est précisé au IV de l'article R229-51 du code de l'environnement :

« IV. – Le dispositif de suivi et d'évaluation porte sur la réalisation des actions et le pilotage adopté. Il décrit les indicateurs à suivre au regard des objectifs fixés et des actions à conduire et les modalités suivant lesquelles ces indicateurs s'articulent avec ceux du schéma régional prévu à l'article L. 222-1 ainsi qu'aux articles L. 4433-7 et L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales. Après trois ans d'application, la mise en œuvre du plan climat-air-énergie territorial fait l'objet d'un rapport mis à la disposition du public. »

Ce que dit la jurisprudence :

Dans sa décision n° 428409 du 10 juillet 2020, le Conseil d'État considère comme caractérisant l'insuffisance d'un plan air les faits de :

- ne pas avoir permis de respecter les seuils réglementaires sur le territoire dans des délais brefs ;
- ne pas contenir a minima les informations énumérées à l'annexe XV, section A de la directive 2008/50/CE
- ne pas estimer l'amélioration de la qualité de l'air escomptée par une démarche ni de préciser concernant les délais prévus pour la réalisation de ces objectifs,
- ne pas faire de justifications de nature à démontrer que le respect de l'exigence que la période de dépassement de ces valeurs limites soit la plus courte possible ne peut pas être atteint dans des délais plus brefs que 2025

Dans son arrêt du 24 octobre 2019, la Cour de justice de l'Union européenne a jugé (affaire C-636/1 concernant les dépassements de NO2 dans certains points du territoire français)

- « [...]lorsque le dépassement des valeurs limites pour le NO2 a lieu après le délai prévu pour leur application, l'État membre concerné est tenu d'établir un plan relatif à la qualité de l'air qui répond à certaines exigences. «
- « [...] ce plan doit prévoir les mesures appropriées pour que la période de dépassement soit la plus courte possible et peut comporter des mesures additionnelles spécifiques pour protéger les catégories de population sensibles, notamment les enfants [...] «
- «[...] ce plan doit contenir au moins les informations énumérées à l'annexe XV, section A, de cette directive et peut aussi inclure les mesures visées à l'article 24 de celle-ci [...] «
- «[...] si les États membres disposent d'une certaine marge de manœuvre pour la détermination des mesures à adopter, celles-ci doivent, en tout état de cause, permettre que la période de dépassement des valeurs limites soit la plus courte possible [...] «

Décryptage

- La présence d'une évaluation, d'une estimation de l'impact et d'une justification des actions en faveur de la qualité de l'air est nécessaire **dans les plans d'action air des PCAET.**

V. Cas spécifiques de la MGP et des EPT

Ce qui dit la loi

Article L5219-5, Code général des collectivités territoriales :

« *Les établissements publics territoriaux et la commune de Paris élaborent un plan climat-air-énergie, en application de l'article L. 229-26 du code de l'environnement, qui doit être compatible avec le plan climat-air-énergie territorial de la métropole ainsi qu'avec le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu au 3° du II du même article L. 229-26. Le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques élaboré par les établissements publics territoriaux ne comporte pas l'étude portant sur la création d'une ou de plusieurs zones à faibles émissions mobilité mentionnée au deuxième alinéa du même 3°. Chaque plan climat-air-énergie territorial doit comprendre un programme d'actions permettant, dans les domaines de compétence du territoire, d'atteindre les objectifs fixés par le plan climat-air-énergie de la métropole. Il est soumis pour avis au conseil de la métropole du Grand Paris. Cet avis est rendu dans un délai de trois mois ; à défaut, il est réputé favorable ».*

Décryptage

Concernant *Les établissements publics territoriaux et la commune de Paris élaborent un plan climat-air-énergie, en application de l'article L. 229-26 du code de l'environnement, qui doit être compatible avec le plan climat-air-énergie territorial de la métropole ainsi qu'avec le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu au 3° du II du même article L. 229-26.*

→ Tous les EPT doivent réaliser un Plan d'action Air à intégrer à leur PCAE.

Concernant *qui doit être compatible avec le plan climat-air-énergie territorial de la métropole ainsi qu'avec le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu au 3° du II du même article L. 229-26.*

→ Les PCAE des EPT doivent être compatibles avec le PCAET métropolitain, et donc avec le Plan d'action Air de la MGP.

→ La mise en compatibilité consiste à ne pas être contraire ou faire obstacle aux principes du document avec lequel la compatibilité est demandée.

Concernant *Le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques élaboré par les établissements publics territoriaux ne comporte pas l'étude portant sur la création d'une ou de plusieurs zones à faibles émissions mobilité mentionnée au deuxième alinéa du même 3°*

→ les EPT sont exemptés de l'étude ZFE-m, cette étude ayant déjà été faite à l'échelle de la MGP.

ANNEXE 1 : Rappel des objectifs nationaux

Plan national de réduction des polluants atmosphériques (PREPA)

polluants	Objectifs de réduction fixés pour la France (exprimés en % par rapport à 2005)	
	À horizon 2020	À horizon 2030
SO₂	-55%	-77%
NO_x	-50%	-69%
COVNM	-43%	-52%
NH₃	-4%	-13%
PM_{2,5}	-27%	-57%

Normes de qualité de l'air

	Valeurs-limites (VL)	Valeurs-cibles
SO₂	350 µg/ m ³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de vingt-quatre fois par année civile 125 µg/ m ³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de trois fois par année civile	
NO₂	VL annuelle : 40 µg/ m ³ en moyenne annuelle civile	
PM₁₀	40 µg/ m ³ en moyenne annuelle civile	
PM_{2,5}	25 µg/ m ³ en moyenne annuelle civile	20 µg/ m ³ en moyenne annuelle civile
O₃		120 µg/ m ³ pour le maximum journalier de la moyenne sur huit heures, seuil à ne pas dépasser plus de vingt-cinq jours par année civile en moyenne calculée sur trois ans

Plan de protection de l'atmosphère en Île-de-France (PPA)

	NO_x	PM₁₀	PM_{2.5}	COVNM	NH₃
Variation entre 2020 et 2014	-39%	-24%	-32%	-14%	-5%

ANNEXE 2 : Étude portant sur la création d'une ZFE-m dans un plan d'action air

Toutes les EPCI ont-ils l'obligation de réaliser une étude ZFEm dans le cadre de leur Plan d'action Air ?

Tous les EPCI obligés de réaliser un PCAET doivent y intégrer un plan d'action air comportant une étude d'opportunité ZFE-m. Les EPT sont dispensés de cette étude, celle-ci ayant déjà été réalisée à l'échelle de la MGP.

Quelles sont vos attentes sur l'étude ZFEm ? Quelles particularités régionales, au vu de la ZFEm déjà existante du grand Paris ?

L'unique obligation réglementaire relative à l'étude d'opportunité ZFE-m est qu'elle doit démontrer si la mise en place d'une telle zone est nécessaire ou non pour atteindre les objectifs fixés en termes d'amélioration de la qualité de l'air.

L'étude d'opportunité ZFE-m doit identifier les zones et voiries qui présentent les niveaux les plus élevés de NO₂. Une analyse du trafic de véhicules dans ces zones permet ensuite de déterminer quels seraient les critères de restriction les plus adaptés : niveau Crit'Air, horaires, types de véhicules interdits,...

Il ne s'agit pas de la même étude (étude réglementaire) que doivent réaliser les communes lorsque celles-ci, en vertu de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et du 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

RECOMMANDATION : L'étude d'opportunité pourra à juste titre se baser sur attendus ZFE-m définis par l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et du 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

Pour les territoires très ruraux, quelles sont les attentes (précises) de l'étude d'opportunité ZFEm ?

La seule attente envers l'étude d'opportunité ZFE-m d'un plan est qu'elle conclut sur la nécessité ou non de mettre en place un tel dispositifs pour atteindre les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air.

Pour les territoires très ruraux qui ne présentent pas de dépassement en NO₂, l'étude d'opportunité d'une ZFE-m peut conclure à son inutilité. Si des dépassements existent, la ZFE-m peut se limiter à des restrictions pour certains véhicules et horaires sur les voies concernées.

Pour les EPCI ruraux en frange d'Ile-de-France, seule une part non significative de la population est touchée par des dépassements de valeurs réglementaires suffit-il à justifier de la mise en place d'une ZFE ?

La loi est claire sur ce point. Les législateurs ont demandé qu'une étude ZFEm soit réalisé.

Le décret indique que l'obligation de ZFE s'applique aux EPCI « dont le président dispose du pouvoir de police de circulation ». Pourquoi cette précision ? la plupart des EPCI n'ont pas cette compétence

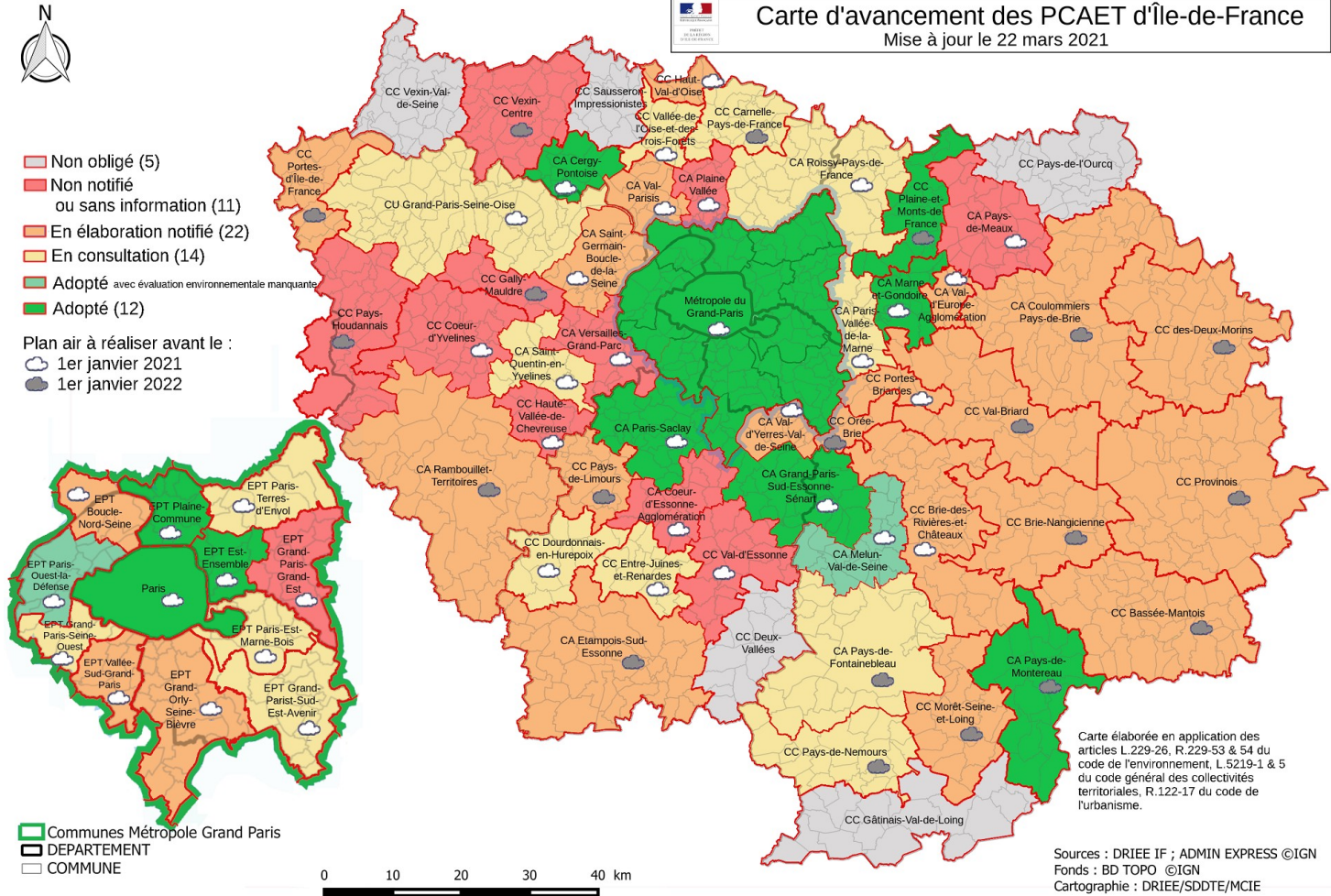
Le décret ZFE s'adresse aux autorités compétentes en matière de ZFE (police de circulation). Par défaut, il s'agit de mairie, parfois de l'EPCI par délégation de compétence. A la connaissance de l'État, en IDF, les mairies ont conservé la compétence.

ANNEXE 3 : Carte des EPCI obligés et état d'avancement de leur PCAET



Carte d'avancement des PCAET d'Île-de-France
Mise à jour le 22 mars 2021

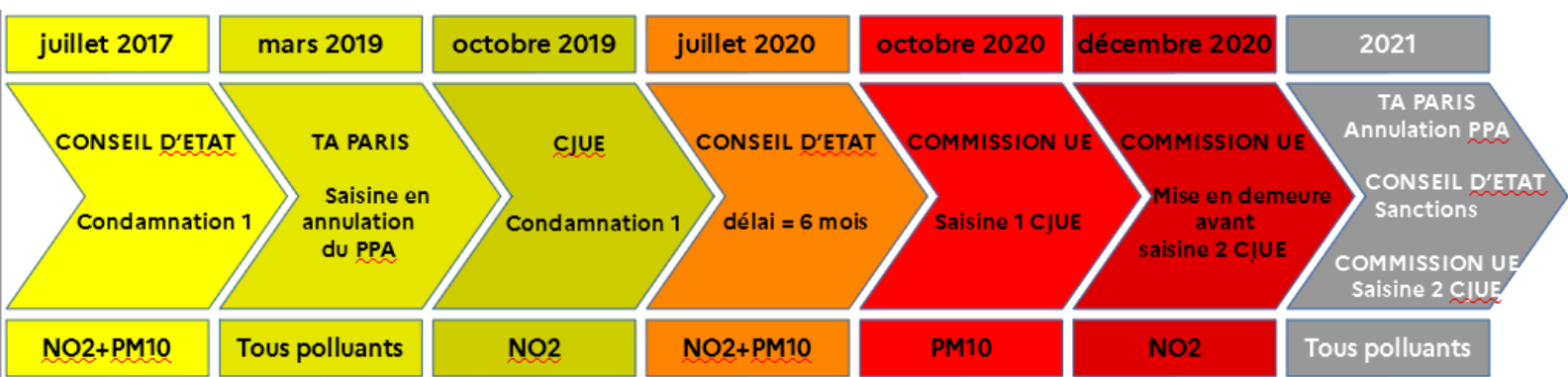
- Non obligé (5)
 - Non notifié ou sans information (11)
 - En élaboration notifié (22)
 - En consultation (14)
 - Adopté avec évaluation environnementale manquante
 - Adopté (12)
- Plan air à réaliser avant le :
- 1er janvier 2021
 - 1er janvier 2022



Carte élaborée en application des articles L.229-26, R.229-53 & 54 du code de l'environnement, L.5219-1 & 5 du code général des collectivités territoriales, R.122-17 du code de l'urbanisme.

Sources : DRIEE IF ; ADMIN EXPRESS ©IGN
Fonds : BD TOPO ©IGN
Cartographie : DRIEE/SDDTE/MCIE

ANNEXE 4 : Etat d'avancement des contentieux



Contentieux avec l'Union européenne

- NO2 : Après une première condamnation pour manquement par la Cour de justice de l'UE en octobre 2019, la Commission a mis en demeure la France en décembre 2020. Une réponse du gouvernement a été transmise début février. La Commission doit maintenant décider de renvoyer ou non la France devant la CJUE pour manquement, renvoi qui pourrait à terme déboucher sur une condamnation financière (plusieurs dizaines de millions d€, plus une astreinte journalière).
- PM10 : La procédure est moins avancée pour ce contentieux qui ne concerne que la Martinique et l'Île-de-France. La Commission a procédé en octobre 2020 à la première saisine de la CJUE pour manquement.

Contentieux avec le Conseil d'État

- Le Conseil d'État a une première fois en juillet 2017, enjoint le Gouvernement de respecter ses engagements européens pour le NO2 et les PM10. Les seuils n'étant toujours pas respectés à l'issue du délai de 3 ans donné par le Conseil d'État, celui-ci a réitéré sa condamnation en juillet 2020 et a donné au Gouvernement un délai de 6 mois pour respecter la réglementation sous peine d'une amende de 10 millions d'€ par semestre. Le Gouvernement a transmis une réponse en février 2021 et le Conseil d'État donnera son jugement définitif à l'été, notamment sur le montant de l'amende éventuellement appliquée.

Contentieux avec l'Association Respire au Tribunal Administratif de Paris

- L'Association a saisi le Tribunal en mars 2019 pour une requête en annulation du Plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France 2018-2025. Le mémoire en réponse de l'Etat a été transmis en février 2021 et fera l'objet d'un jugement au premier semestre 2021.

ANNEXE 5 : Présentation d'Airparif

En France, la surveillance de la qualité de l'air est confiée à des associations indépendantes, les AASQA (associations agréées de surveillance de la qualité de l'air). Ces associations, à dimension régionale, composent le dispositif de référence au niveau national. En Île-de-France, Airparif est en charge cette surveillance et de cette information.

Airparif réalise donc des missions réglementaires, dont le financement est assuré par 3 collèges : l'Etat, les collectivités et les acteurs économiques.

Airparif réalise également des missions non réglementaires (expertise, analyse, 'étude,...) qui entrent dans le cadre du domaine concurrentiel ou autre.

En tant qu'association indépendante, Airparif assure des missions de surveillance, d'analyse et d'expertise mais également d'alerte, d'information et de formation sur le champ de la qualité de l'air incluant le lien entre air - climat et énergie en Ile-de-France. Ses travaux contribuent à éclairer les décisions publiques les associations et les entreprises engagées dans l'amélioration de la qualité de l'air, tout en informant et en contribuant aux changements de comportement auprès des citoyens. Ils nourrissent également l'expertise sanitaire française et la connaissance scientifique et technique. Ses 40 ans d'expertise dans une région capitale l'amènent à intervenir comme référence en France et à l'international.

Avec la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie de 1996, la surveillance de la qualité de l'air ambiant est confiée en France par l'Etat et les pouvoirs publics à des associations indépendantes, type loi 1901. La LAURE fixe comme objectif "le droit à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé" et fonde les conditions de la surveillance de la qualité de l'air et de l'information du public en France.

Les AASQA (associations agréées de surveillance de la qualité de l'air), comme Airparif, ont la spécificité de rassembler, de manière équilibrée au sein de leur conseil d'administration, les différents acteurs régionaux concernés par les enjeux atmosphériques :

- L'Etat,
- Les Collectivités
- Les acteurs économiques,
- Les associations de protection de l'environnement et des consommateurs, ainsi que des chercheurs et des experts.

L'orientation de la politique de l'association est décidée par ce conseil d'administration multipartite.

Liste des collectivités adhérentes à Airparif

- le Conseil régional d'Île-de-France
- les Conseils départementaux de l'Essonne, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et du Val-d'Oise
- la Métropole du Grand Paris
- la Mairie de Paris
- l'Établissement Public Territorial Paris Est Marne & Bois
- la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay
- la Communauté d'Agglomération Paris Vallée de la Marne
- la commune de Nanterre (92)
- la commune de l'Haÿ-les-Roses (94)

ANNEXE 6 : Annexe XV de la directive européenne 2008/50

A. Informations à communiquer au titre de [l'article 23](#) (plans)

1. Lieu du dépassement

- a) région ;
- b) ville (carte) ;
- c) station de mesure (carte, coordonnées géographiques).

2. Informations générales

- a) type de zone (ville, zone industrielle ou rurale) ;
- b) estimation de la superficie polluée (en km²) et de la population exposée à la pollution ;
- c) données climatiques utiles ;
- d) données topographiques utiles ;
- e) renseignements suffisants concernant le type d'éléments «cibles» de la zone concernée qui doivent être protégés.

3. Autorités responsables

Nom et adresse des personnes responsables de l'élaboration et de la mise en oeuvre des plans d'amélioration.

4. Nature et évaluation de la pollution

- a) concentrations enregistrées les années précédentes (avant la mise en oeuvre des mesures d'amélioration) ;
- b) concentrations mesurées depuis le début du projet ;
- c) techniques utilisées pour l'évaluation.

5. Origine de la pollution

- a) liste des principales sources d'émissions responsables de la pollution (carte) ;
- b) quantité totale d'émissions provenant de ces sources (en tonnes/an) ;
- c) renseignements sur la pollution en provenance d'autres régions.

6. Analyse de la situation

- a) précisions concernant les facteurs responsables du dépassement (par exemple, transports, y compris transports transfrontaliers, formation de polluants secondaires dans l'atmosphère) ;
- b) précisions concernant les mesures envisageables pour améliorer la qualité de l'air.

7. Informations sur les mesures ou projets d'amélioration antérieurs au 11 juin 2008

- a) mesures locales, régionales, nationales et internationales ;
- b) effets observés de ces mesures.

8. Informations concernant les mesures ou projets visant à réduire la pollution adoptés à la suite de l'entrée en vigueur de la présente directive

- a) énumération et description de toutes les mesures prévues dans le projet ;
- b) calendrier de mise en oeuvre ;
- c) estimation de l'amélioration de la qualité de l'air escomptée et du délai prévu pour la réalisation de ces objectifs.

9. Informations sur les mesures ou projets prévus ou envisagés à long terme

10. Liste des publications, des documents, des travaux, etc. complétant les informations demandées au titre de la présente annexe

B. Informations à communiquer au titre de [l'article 22](#), paragraphe 1

1. Toutes les informations indiquées à la section A

2. Informations relatives à l'état de mise en oeuvre des directives suivantes :

- 1) directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur (1) ;

- 2) [directive 94/63/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994](#) relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service (2) ;
- 3) [directive 2008/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2008](#) relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution (3) ;
- 4) [directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997](#) sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (4) ;
- 5) [directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998](#) concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel (5) ;
- 6) [directive 1999/13/CE du Conseil du 11 mars 1999](#) relative à la réduction des émissions de composés organiques volatils dues à l'utilisation de solvants organiques dans certaines activités et installations (6) ;
- 7) [directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999](#) concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (7) ;
- 8) [directive 2000/76/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2000](#) sur l'incinération des déchets (8) ;
- 9) [directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001](#) relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion ;
- 10) [directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001](#) fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques ;
- 11) [directive 2004/42/EC du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004](#) relative à la réduction des émissions de composés organiques volatils dues à l'utilisation de solvants organiques dans certains vernis et peintures et dans les produits de retouche de véhicules (9) ;
- 12) [directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2005](#) modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (10) ;
- 13) [directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005](#) concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules (11) ;
- 14) [directive 2006/32/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006](#) relative à l'efficacité énergétique dans les utilisations finales et aux services énergétiques (12).

3. Information sur toutes les mesures de lutte contre la pollution atmosphérique dont la mise en oeuvre a été envisagée aux niveaux local, régional ou national appropriés pour atteindre les objectifs de qualité de l'air, notamment :

- a) réduction des émissions provenant de sources fixes, en veillant à ce que les petites et moyennes installations de combustion constituant des sources fixes de pollution (y compris pour la biomasse) soient équipées d'un dispositif de lutte contre les émissions ou soient remplacées ;
- b) réduction des émissions provenant des véhicules en les équipant d'un dispositif de lutte contre les émissions. Il faudrait envisager l'utilisation d'incitations économiques pour accélérer cette adaptation des véhicules ;
- c) passation de marchés par les autorités publiques, conformément au manuel sur les marchés publics environnementaux, concernant des véhicules routiers, carburants et combustibles et équipements de combustion en vue de réduire les émissions, y compris l'acquisition de :
 - véhicules neufs, notamment des véhicules produisant une faible quantité d'émissions,
 - services de transport utilisant des véhicules moins polluants,
 - sources de combustion fixes produisant une faible quantité d'émissions,
 - carburants et combustibles produisant une faible quantité d'émissions pour les sources fixes et mobiles ;
- d) mesures destinées à limiter les émissions dues aux transports grâce à la planification et à la gestion du trafic (y compris taxation en fonction de la congestion de la circulation, adoption de tarifs de stationnement différenciés et autres incitations économiques, établissement de « zones à faibles émissions ») ;
- e) mesures destinées à encourager le passage à des modes de transport moins polluants ;
- f) mesures destinées à garantir l'utilisation de carburants et de combustibles produisant une faible quantité d'émissions dans les petites, moyennes et grandes sources fixes et dans les sources mobiles ;
- g) mesures destinées à réduire la pollution atmosphérique grâce au système d'octroi d'autorisations prévu par [la directive 2008/1/CE](#), grâce aux schémas nationaux prévus par [la directive 2001/80/CE](#), et grâce à l'utilisation d'instruments économiques tels que taxes, redevances ou échange de quotas d'émission ;
- h) mesures destinées, le cas échéant, à protéger la santé des enfants ou d'autres catégories de population sensibles.

- (1) JO L 76 du 6.4.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 81).
- (2) JO L 365 du 31.12.1994, p. 24. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).
- (3) JO L 24 du 29.1.2008, p. 8.
- (4) JO L 59 du 27.2.1998, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/105/CE.
- (5) JO L 350 du 28.12.1998, p. 58. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003.
- (6) JO L 85 du 29.3.1999, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/42/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 143 du 30.4.2004, p. 87).
- (7) JO L 121 du 11.5.1999, p. 13. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 191 du 22.7.2005, p. 59).
- (8) JO L 332 du 28.12.2000, p. 91.
- (9) JO L 143 du 30.4.2004, p. 87.
- (10) JO L 191 du 22.7.2005, p. 59.
- (11) JO L 275 du 20.10.2005, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 715/2007 (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).
- (12) JO L 114 du 27.4.2006, p. 64.