



Avis de la
Chambre de commerce et
d'Industrie
Paris Ile-de-France
sur les projets d'arrêtés instaurant
des Zones à Circulation Restreinte
sur les communes concernées par
la Zone à Faibles Emissions de la
Métropole du Grand Paris

Mars 2019



Les CCI franciliennes ont été saisies pour rendre des avis sur les projets d'arrêtés instaurant des Zones à Circulation Restreinte (ZCR) sur le territoire de plusieurs communes concernées par la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) Métropolitaine pilotée par la Métropole du Grand Paris.

Le principe de cette ZFE métropolitaine a été adopté par le Conseil de la Métropole du Grand Paris du 12 novembre 2018 à l'occasion de l'adoption du Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM).

La consultation des Chambres Consulaires incluses dans le périmètre concerné par la mise en place d'une ZCR est prévue à l'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

Chaque CCI départementale concernée a émis ou doit émettre un avis local en réponse aux projets d'arrêtés reçus des communes de leur département.

En cohérence avec ces avis locaux et en concertation avec la Chambre régionale de métiers et de l'artisanat d'Ile-de-France, la Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Ile-de-France (CCIR) propose, au niveau régional, cet avis global adressé à la Métropole du Grand Paris, qui coordonne la mise en place des ZCR à l'échelle métropolitaine.

Pour l'ensemble des communes concernées, hors Paris, les projets d'arrêté fixent la première étape de mise en œuvre de la ZCR sur leur territoire :

- Création de la ZCR au 1^{er} juillet 2019 pour 3 ans.
- Interdiction de circulation sur la ZCR pour les véhicules appartenant aux catégories « non classés » et Crit Air 5 à compter du 1^{er} juillet 2019 selon les conditions suivantes :
 - Deux roues, tricycles et quadricycles à moteur, du lundi au vendredi de 8H à 20H, exceptés les jours fériés ;
 - Voitures, du lundi au vendredi de 8H à 20H, exceptés les jours fériés ;
 - Véhicules utilitaires légers (VUL), du lundi au vendredi de 8H à 20H, exceptés les jours fériés ;
 - Poids lourds, autobus et autocars, tous les jours de 8h à 20h.

Pour Paris, où une ZCR est déjà en place depuis 2017 sur l'ensemble du territoire communal, hors Périphériques et bois, le projet d'arrêté de la Ville propose à compter du 1^{er} juillet 2019 :

- de renforcer les restrictions pour le territoire actuellement inclus dans la ZCR existante (Paris hors Périphérique et bois) en y interdisant la circulation des véhicules jusqu'à Crit Air 4 compris.
- d'étendre la ZCR à l'ensemble du territoire parisien, en appliquant au Périphérique et aux bois les restrictions prévues pour la ZFE métropolitaine, à savoir l'interdiction de circulation pour les véhicules appartenant aux catégories « non classés » et Crit Air 5.

Les projets d'arrêtés proposés n'entérinent que l'échéance de juillet 2019. La Métropole du Grand Paris affiche cependant un projet de calendrier progressif pour les étapes suivantes de renforcement des restrictions :

- Juillet 2021 Interdiction des véhicules jusqu'à Crit'Air 4 ;
- Juillet 2022 jusqu'à Crit'Air 3 ;
- Juillet 2024 jusqu'à Crit'Air 2 (soit une interdiction de tous les véhicules diesel) ;
- 2030 : Objectif 100% véhicules propres.

Le calendrier des voies intramuros de Paris devrait être rejoint par celui du Boulevard périphérique, des bois de Vincennes et Boulogne et celui de la Métropole du Grand Paris intra A86, à compter de l'interdiction en juillet 2022 des véhicules jusqu'à Crit'air « 3 ».

Dans le cadre de ses avis sur les projets de Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France (PPA) et de Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM) et dans son avis sur le projet d'arrêté instaurant une ZCR à l'échelle de la Ville de Paris, la Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Ile-de-France avait plaidé pour une approche concertée à l'échelle métropolitaine de la mise en place de restrictions de circulation afin d'éviter un émiettement des réglementations pour les entreprises.

Elle approuve donc la démarche aujourd'hui engagée par les communes à l'échelle de la Métropole du Grand Paris et l'esprit des mesures proposées : il est nécessaire d'agir pour répondre aux enjeux climatiques et au problème de santé publique que représente la pollution atmosphérique. L'incitation au renouvellement du parc de véhicules vers des véhicules à faibles émissions apparaît comme une mesure positive en ce sens.

Cependant, la CCIR appelle à une meilleure prise en compte des impacts de ces mesures sur les entreprises.

Augmentation de la fiscalité sur les carburants, réduction des voies de circulation pour laisser la place aux vélos et aux transports en commun, diminution des espaces de livraison, restriction de circulation des véhicules les plus polluants, etc... Les contraintes s'accroissent avec un tempo accéléré sans tenir compte de l'existence de mesures alternatives crédibles et du temps et des investissements nécessaires aux changements.

La CCIR insiste sur la nécessité de proposer un calendrier réaliste et demande des mesures d'accompagnement adaptées pour les entreprises.

Compte tenu de l'ensemble de ses observations, détaillé ci-après, elle émet un avis réservé sur les projets d'arrêtés reçus par les CCI franciliennes instaurant des ZCR communales dans le cadre de la ZFE métropolitaine.

1. Clarifier les modalités de mise en œuvre des mesures dérogatoires prévues pour certaines activités économiques et étudier des dispositions complémentaires pour les entreprises les plus fragiles

La CCIR approuve l'établissement d'une liste de dérogations pour certaines catégories de véhicules professionnels.

Il lui semble essentiel de tenir compte de la situation de certains professionnels plus fragiles ou ayant besoin d'équipements spécifiques pour lesquels l'offre alternative est insuffisante, tels ceux effectuant l'approvisionnement des marchés, les déménagements ou utilisant des véhicules frigorifiques.

Elle demande cependant à ce que les modalités de mise en œuvre de ces mesures soient clarifiées et harmonisées pour l'ensemble des communes à l'échelle de la ZFE métropolitaine.

Pour les véhicules d'approvisionnement des marchés, les projets d'arrêtés indiquent qu'ils sont autorisés à circuler « lorsqu'ils sont munis d'une habilitation délivrée par la mairie de la commune instaurant la ZCR pour l'approvisionnement de ceux-ci ».

Le fait de limiter l'autorisation de circulation à la commune sur laquelle le commerçant non sédentaire déballe pose un vrai problème en termes d'accessibilité. Rares sont ceux qui vivent et travaillent sur la même commune. La plupart travaillent sur les marchés de plusieurs communes et doivent traverser les communes avoisinantes pour y accéder.

La CCIR demande que soit étudié un système d'habilitation unique valable pour l'ensemble des communes de la ZFE métropolitaine. Il pourrait s'agir de rendre valable sur toutes ces communes une habilitation délivrée par l'une d'entre-elle ou de prévoir une habilitation au niveau métropolitain.

Cette habilitation doit pouvoir concerner l'ensemble des professionnels approvisionnant les marchés « abonnés » ou « passagers » (volants).

Notre compagnie souligne aussi l'importance d'une modernisation par les municipalités des équipements du marché (installation des bornes de rechargement électrique notamment) pour accompagner le processus de modernisation du parc de véhicules des commerçants non sédentaires.

Au-delà des dérogations proposées visant certaines catégories d'activités ou de véhicules, la CCIR estime nécessaire d'étudier un système de dérogation destiné aux TPE/PME les plus fragiles n'ayant pas la capacité financière pour remplacer leur véhicule. Ce dispositif pourrait être inspiré de celui élaboré par CCI France pour identifier les entreprises autorisées à déroger à l'obligation de travaux de mise en accessibilité.

2. Harmoniser les modalités d'exclusion des voies au-delà de l'A86 pour les communes partiellement concernées par la ZFE Métropolitaine

La CCIR se félicite de l'approche métropolitaine retenue. Elle apparaît essentielle, à la fois pour rendre les mesures plus efficaces en matière de qualité de l'air et plus cohérentes en termes d'organisation des déplacements. En effet, la possible instauration par chaque commune du Grand Paris de règles différentes pour restreindre la circulation des véhicules sur leur territoire créerait pour les entreprises un problème d'organisation et une difficulté à répondre aux contraintes imposées.

Le choix du périmètre situé à l'intérieur de l'A86 (A86 non comprise) offre une matérialisation physique des limites de la zone favorable à son appropriation par les entreprises.

Or, pour les communes partiellement incluses dans le périmètre A86, des différences ont été observées selon les communes dans l'exclusion ou non des voies à l'extérieur de l'A86. Certains projets d'arrêtés comportent bien une annexe fixant les voies exclues, d'autres non, ce qui rend les interdictions de circulation fixées applicables aussi aux voies de cette commune situées au-delà de l'A86.

La CCIR préconise que toutes les voies situées au-delà de l'A86 soient explicitement exclues des mesures de restriction de circulation dans toutes les communes concernées.

De même, pour éviter des situations de blocage, elle demande que pour toutes les communes traversées par l'A86 figurent dans l'annexe fixant la liste des voies exclues, non seulement l'A86, mais aussi ses bretelles d'accès et les itinéraires de substitution définis par arrêté portant réglementation temporaire de la circulation, en cas de fermeture totale ou partielle de l'A86, pour permettre le contournement.

3. Prendre en compte dès maintenant les étapes ultérieures de renforcement des restrictions de circulation et établir un calendrier réaliste

Si les projets d'arrêtés qui sont soumis pour avis créent des zones de circulation restreinte pour trois ans, ils ne fixent que la première échéance des restrictions de circulation au 1^{er} janvier 2019.

La Métropole du Grand Paris affiche cependant un projet de calendrier pour les étapes de renforcement des restrictions qui va bien au-delà des trois ans de la ZCR. **Si ce calendrier offre une visibilité aux objectifs proposés par la Métropole, il n'a aucune portée juridique et n'est pas accompagné d'études d'impacts socio économiques qui en valideraient la faisabilité.**

- Juillet 2021 Interdiction des véhicules jusqu'à Crit'Air 4 (interdits dès juillet 2019 à Paris hors Périphérique et bois) ;

- Juillet 2022 jusqu'à Crit'Air 3 (date à laquelle le calendrier du Boulevard périphérique, des bois de Vincennes et Boulogne et de la Métropole du Grand Paris Intra A86, rejoindrait celui des voies intramuros de Paris) ;
- Juillet 2024 jusqu'à Crit'Air 2 (soit une interdiction de tous les véhicules diesel) ;
- 2030 : Objectif 100% véhicules propres

A ce stade, le nombre de véhicules impactés resterait encore modéré. D'après les éléments mis à disposition en vue de la consultation préalable, l'interdiction de circuler toucherait 0,8% des kilomètres parcourus par les véhicules particuliers au sein de la ZFE, 0,9% pour les VUL, 3,6% pour les PL.

D'après ces mêmes éléments, si l'interdiction s'appliquait aujourd'hui jusqu'aux véhicules Crit'Air 2 (échéance annoncée par la MGP pour 2024), ce seraient 65,9% des kilomètres parcourus par les véhicules particuliers qui seraient touchés par les interdictions, 98,2% pour les VUL et 98,5% pour les PL.

Or 2024 n'est que dans cinq ans. Il apparaît peu crédible d'imaginer que d'ici là près de la totalité des VUL et des PL aura été renouvelé pour des véhicules propres ou Crit'Air 1.

Par-delà les enjeux de coût, de nombreux freins restent à lever tels que l'offre encore insuffisante de véhicules propres pour répondre aux besoins spécifiques des entreprises, le maillage en bornes d'approvisionnement en énergies alternatives encore très parcellaire, l'adaptation des réseaux d'entretien des véhicules, etc.

Au-delà des projets d'arrêtés qui sont soumis à avis, c'est donc le calendrier futur des interdictions qui nous préoccupe, compte tenu des impacts considérables sur les entreprises que ne manqueraient pas d'emporter de nouvelles restrictions.

La CCIR demande en conséquence que des études socio-économiques, élaborées à l'échelon métropolitain, soient mises à disposition des acteurs locaux concernés afin qu'ils soient en capacité d'évaluer les impacts des différentes étapes de restriction envisagées sur les entreprises de leur territoire.

Elles permettront qu'un calendrier précis et échelonné des prochaines échéances soit établi à l'échelle de la Métropole et que celui-ci fasse l'objet d'une concertation avec les représentants des professionnels concernés.

Cette visibilité du calendrier est la condition pour que les entreprises puissent anticiper les investissements nécessaires au remplacement de leurs véhicules.

Au-delà du cadre local des arrêtés ZCR, il apparaît également nécessaire, au niveau national, de clarifier les dispositifs d'incitations fiscales accordés aux différentes motorisations de véhicules professionnels (malus automobile, taxe sur les véhicules de société, déductibilité de la TVA sur les carburants, ...) afin d'assurer une cohérence dans la promotion des véhicules considérés comme plus propres tant pour lutter contre la pollution atmosphérique que le changement climatique.

La définition des véhicules à faibles émissions et le classement Crit'Air sur lesquels s'appuie la mise en œuvre des ZCR, mériteraient d'ailleurs d'être mieux précisés. Il faut pouvoir les modifier en fonction des évolutions technologiques et scientifiques qui permettent d'améliorer les performances des différentes motorisations en matière de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

4. Renforcer les dispositifs d'accompagnement

Compte tenu des objectifs très ambitieux affichés, un plan d'accompagnement à la hauteur des enjeux doit être proposé par les collectivités concomitamment à la mise en place de la ZCR : diffusion d'informations ciblées sur les véhicules à faibles émissions, aides à l'achat, développement d'un réseau suffisant de bornes d'approvisionnement en énergies alternatives, développement de solutions alternatives au transport routier (ferré et fluvial pour les marchandises, transports en commun pour les salariés), etc.

Tout comme la mise en place de la ZCR, la CCIR préconise que ces mesures d'accompagnement fassent l'objet d'une concertation intercommunale et soient pensées à l'échelle régionale : beaucoup d'entreprises se déplaçant sur Paris ou la Métropole pour leur activité sont localisées en dehors de leur périmètre.

Les CCI sont mobilisées localement sur ces thématiques. Au niveau régional, la CCI Paris Ile-de-France copilote avec la DRIEA l'action "Plateforme régionale d'information et d'accompagnement à l'achat de véhicules à faibles émissions pour les TPE/PME" du PPA IDF (Défi 6).

5. Prévoir une instance de suivi des impacts de la ZFE Métropolitaine

La CCIR regrette qu'aucune concertation avec les professionnels n'ait été engagée en amont de l'instauration des ZCR sur la Métropole, tant au niveau local qu'au niveau métropolitain.

Elle demande qu'une concertation soit prévue dans la phase de mise en œuvre afin d'analyser les impacts et d'adapter le cas échéant les mesures d'accompagnement.

Elle préconise à cet effet la mise en place d'une instance de suivi au niveau métropolitain associant les représentants des professionnels, et notamment les chambres consulaires.