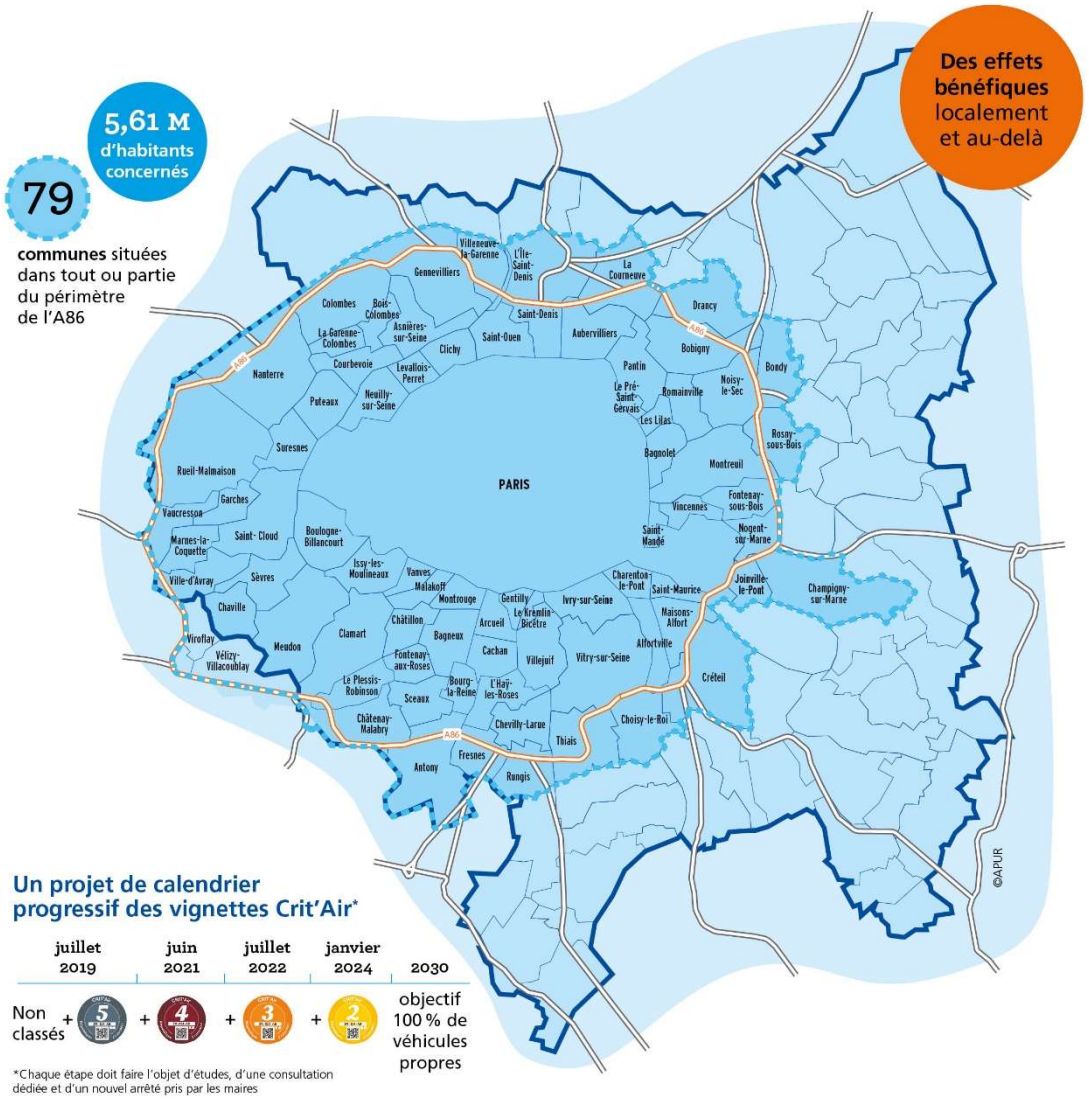
Projet d'arrêtés communaux instaurant la deuxième étape de la Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) Métropolitaine

Avis de la CCI Paris Île-de-France

Mars 2021



©MGP

CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

Projet d'arrêtés communaux instaurant la deuxième étape de la Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) Métropolitaine

Avis de la CCI Paris-Île-France

SOMMAIRE

I. REVOIR LE CALENDRIER GLOBAL DE LA ZFE-M EN PRENANT EN COMPTE LES ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES 5

II. CLARIFIER LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE DEROGATOIRES PREVUES POUR CERTAINES ACTIVITES ECONOMIQUES ET PREVOIR UN « GUICHET UNIQUE » D'ATTRIBUTION DES DEROGATIONS 8

III. ETUDIER DES MESURES DEROGATOIRES COMPLEMENTAIRES POUR LES ENTREPRISES LES PLUS FRAGILISEES PAR LA CRISE SANITAIRE 9

IV. RENFORCER ET HARMONISER LES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT 10

V. PREVOIR DES MODALITES D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION CIBLEES POUR LES ENTREPRISES 11

VI. PRECISER LES MESURES DE CONTRÔLE ET DE VERBALISATION 12

VII. HARMONISER LES MODALITES D'EXCLUSION DES VOIES AU-DELA DE L'A86 POUR LES COMMUNES PARTIELLEMENT CONCERNEES PAR LA ZFE METROPOLITAINE 12

VIII. PREVOIR UNE INSTANCE DE SUIVI DES IMPACTS DE LA ZFE METROPOLITAINE 13

SYNTHESE

Les Chambres de commerce et d'industrie départementales de Paris, de Seine-Saint-Denis, des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne ont été saisies pour rendre des avis sur les projets d'arrêtés instaurant des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sur le territoire de plusieurs communes situées à l'intérieur du périmètre de mise en place de la ZFE-m Métropolitaine, pilotée par la Métropole du Grand Paris.

Le principe de cette ZFE-m 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 mise en place de la deuxième étape a été adoptée à l'unanimité lors du Conseil métropolitain du 1er décembre 2020.

L'article 86 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités rend désormais obligatoire l'instauration d'une ZFE-m avant le 31 décembre 2020 pour les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre compétents qui dépassent de manière régulière sur leur territoire les normes de la qualité de l'air définies par l'article L. 221-1 du code de l'environnement, ce qui est le cas des communes de la Métropole du Grand Paris.

La consultation des Chambres Consulaires est prévue à l'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. ***Chaque CCI départementale concernée 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 Paris Ile-de-France (CCIR) propose, au niveau régional, cet avis global destiné à la Métropole du Grand Paris qui coordonne la mise en place des ZFE-m à l'échelle métropolitaine.

Rappelons que la première étape de la ZFE-m métropolitaine a été mise en œuvre le 1er Juillet 2019 dans le périmètre situé à l'intérieur de l'autoroute A86, A86 non comprise. Sur les 79 communes concernées, 58 se sont alors engagées, 44 ont signé un arrêté.

La consultation actuelle concerne les projets d'arrêté fixant la deuxième étape de mise en œuvre de la ZFE-m sur le territoire des communes du périmètre concerné. Elle vise à renforcer les restrictions de circulation prévues en les étendant aux véhicules « Crit'Air 4 » :

- Création de la nouvelle ZFE-m au 1er juin 2021 pour 3 ans ;

- Interdiction de circulation sur la ZFE-m pour les véhicules appartenant aux catégories « non classés », « Crit'Air 5 » et « Crit'air 4 » à compter du 1er juin 2021 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 (PL), autobus et autocars, tous les jours de 8h à 20h.

Pour Paris, où l'interdiction aux véhicules « Crit'air 4 » est mise en place depuis juillet 2019 dans Paris intra-muros, le projet d'arrêté de la Ville propose d'harmoniser la ZFE-m sur l'ensemble du territoire parisien à compter du 1er juin 2021, en appliquant l'interdiction de circulation pour les véhicules appartenant aux catégories « non classés », « Crit'air 5 » et « Crit'air 4 » à Paris intra-muros, au Périphérique et aux bois de Boulogne et de Vincennes.

Les projets d'arrêtés communaux proposés n'entérinent que l'échéance de juin 2021. La Métropole du Grand Paris confirme cependant son projet de calendrier progressif pour les étapes suivantes de renforcement des restrictions :

- ***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.

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 puis sur les communes concernées par la première étape de la ZFE-m de la Métropole du Grand Paris, la CCIR 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. Attention rendue encore plus nécessaire dans le contexte actuel de crise économique liée à la crise sanitaire de la COVID-19 qui affecte la situation financière des entreprises et leur capacité d'investissement.

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

La CCIR demande, pour cette étape de juin 2021, des mesures de dérogation et d'accompagnement adaptées au contexte de crise sanitaire, notamment pour les entreprises les plus fragilisées, et insiste sur la nécessité de réévaluer le calendrier des étapes ultérieures de la ZFE-m afin de tenir compte des enjeux socio-économiques.

I. REVOIR LE CALENDRIER GLOBAL DE LA ZFE-M EN PRENANT EN COMPTE LES ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES

Les projets d'arrêtés qui sont soumis pour avis ne concernent que la mise en place de la deuxième étape de la ZFE-m. Ils fixent les modalités des restrictions de circulation dans le périmètre retenu à partir du 1er juin 2021 et pour une durée de trois ans.

Ils se placent cependant dans le cadre du ***calendrier global proposé par la Métropole du Grand Paris pour les étapes suivantes de renforcement des restrictions*** et qui va bien au-delà de ces trois ans. Sans tenir compte du nouveau contexte lié à la crise sanitaire et de l'évolution de l'offre en matière de véhicules propres et de réseau d'avitaillement, il confirme les ambitions affichées en 2019 d'interdiction de circulation de tous les véhicules diesel à 2024 et des autres véhicules thermiques à l'horizon 2030 :

- ***Juin 2021 :*** Interdiction des véhicules jusqu'à Crit'air 4 (date à laquelle le calendrier du Boulevard périphérique, des bois de Vincennes et Boulogne et de la Métropole du Grand Paris Intra A86, rejoindra celui des voies intramuros de Paris – Crit'air 4 interdits dès juillet 2019 à Paris hors Périphérique et bois) ;
- ***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.

Si ce calendrier offre une visibilité aux objectifs proposés, il n'est pas accompagné d'études d'impacts socio-économiques qui en valideraient la faisabilité.

Pour l'étape de juin 2021, le nombre de véhicules impactés est non négligeable. D'après les estimations du parc roulant des véhicules selon leur catégorie Crit'air[1], à partir des données du Service des Données et Études Statistiques de janvier 2020, l'extension de l'interdiction de circuler aux « Crit'air 4 » toucherait environ 12% du parc de voitures particulières au sein de la ZFE-m[2], 11% du parc de véhicule utilitaire léger (VUL) et 25% pour les poids lourds (PL).

De plus, d'après ces mêmes éléments, si l'interdiction s'appliquait aujourd'hui jusqu'aux véhicules « Crit'air 2 » (échéance annoncée pour 2024), ce seraient 71% des véhicules particuliers qui seraient touchés par les interdictions, 94% des VUL et 97% des PL. Or, 2024 n'est que dans trois ans. Il apparaît donc peu réaliste 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 ».

Une capacité d'investissement des entreprises affectée par la crise sanitaire

Alors même que la crise sanitaire n'est pas achevée et que la santé financière de certaines entreprises est fortement dégradée, il apparait nécessaire de tenir compte de leur incapacité à investir ou contracter un emprunt pour l'achat d'un nouveau véhicule sans mettre en péril leur activité. Des charges supplémentaires pourraient entraver la reprise économique.

[1] Source : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-de-vehicules-selon-leur-categorie-critair-dans-les-zones-faibles-emissions-zfe
[2] Métropole du Grand Paris + Vélizy-Villacoublay et Viroflay.

Nouvelles mesures de confinement mises en place dès le vendredi 19 mars 2021 en Ile-de-France, fin des dispositifs de soutien aux entreprises prévu a priori dans le courant du premier semestre (Fonds de solidarité, …) sauf éventuelle prolongation, début du remboursement des emprunts accordés (PEG, « Prêt Rebond » régional)… : ***cette étape de juin 2021 coïncide avec une période particulièrement sensible pour les entreprises fragilisées par la crise de la COVID 19.*** Il apparait indispensable de tenir compte de ce contexte pour ne pas aggraver encore plus les difficultés des entreprises.

Un contexte réglementaire non encore stabilisé

Par ailleurs, le cadre juridique d'application de la ZFE-m reste encore incomplet et va entraîner des difficultés de mise en œuvre opérationnelle et une appropriation difficile de ses règles de fonctionnement encore mouvantes par les citoyens et les entreprises.

En effet, si le contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules dans les ZFE est prévu dans la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) de décembre 2019, le gouvernement n'a annoncé sa mise en œuvre que pour fin 2021.

Par ailleurs, il est proposé de faire évoluer les modalités de gouvernance des ZFE-m. L'article 27 du projet de loi Climat et résilience, en cours de discussion au Parlement, prévoit de rendre possible le transfert des compétences et prérogatives du maire en matière de ZFE-m au Président d'intercommunalités à fiscalité propre. En Ile-de-France cette compétence pourrait ainsi revenir à la Métropole du Grand Paris, ce qui en simplifiera l'organisation. Mais à ce jour, la compétence reste communale, ce qui complique la gestion de l'attribution des mesures de dérogation et leur harmonisation (Cf. ci-après II et VI).

Une offre en véhicules propres et un réseau d'avitaillement encore insuffisants

De plus, par-delà les enjeux de coût, et de restriction des capacités d'investissement des entreprises liées à la crise sanitaire, 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 et inégalement distribué dans le territoire francilien, l'adaptation des réseaux d'entretien des véhicules, etc.

La CCIR alerte notamment sur la nécessité d'adapter le réseau d'avitaillement pour les carburants alternatifs (électricité, gaz et hydrogène) avec une cohérence régionale, en parallèle au renouvellement du parc de véhicules et en amont de l'extension des restrictions de circulation à l'échelle métropolitaine. Il apparaît nécessaire d'implanter des infrastructures d'avitaillement adaptées au gabarit des véhicules professionnels à proximité des zones artisanales, des marchés et des commerces.

Par ailleurs, il faut souligner 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.

Il est aussi fondamental d'accompagner les dynamiques du marché automobile et suivre les conséquences de la crise actuelle pour la filière, notamment l'évolution de la demande privée ou professionnelle pour des véhicules neufs et l'offre des constructeurs en intégrant les spécificités véhicules par secteur d'activité.

Alors que la filière automobile s'avère essentielle et stratégique pour la France, la pression concurrentielle des constructeurs et équipementiers internationaux, constitue une menace importante pour la production et vente des véhicules propres sur le territoire national. Face aux fortes incertitudes qui pèsent actuellement sur le marché automobile et à la pression concurrentielle en termes de bas prix, l'ajustement du calendrier global permettra à l'industrie automobile française de mieux maîtriser la demande de mobilité propre ainsi qu'optimiser les performances des véhicules.

Une flotte importante des véhicules « non autorisés » encore en circulation

En dépit des restrictions de circulation existantes, le nombre de véhicules « non classés » et « Crit'air 5 » reste significatif, notamment pour les poids lourds (environ 15 % du parc total des PL pour l'ensemble de la métropole). La révision du calendrier doit prendre en compte la dynamique de renouvellement du parc automobile (vitesse et volume) pour éviter le chevauchement des étapes.

La Fédération Nationale des Transports Routiers déplore, dans son baromètre sur l'activité des entreprises du secteur, une réduction significative de l'investissement récent dans les poids lourds neufs : en moyenne, 24% des chefs d'entreprise déclarent avoir investi dans les PL neufs en 2020, contre 45% en 2019. Avec des difficultés soutenues dans un climat d'incertitude économique, 71% des chefs d'entreprise du TRM réduiront le niveau d'investissements en 2021.

Enfin, certains professionnels sont engagés sur des locations longue durée (LLD) dont les mensualités seront toujours en cours en 2024 et au-delà. De fait, il est probable qu'ils ne disposeront pas de solution alternative dans ce laps de temps du fait des engagements souscrits pour adapter leur flotte de véhicule.

Bien qu'il existe des subventions et des incitations fiscales à l'achat, l'acquisition d'un nouveau véhicule représente un poste de dépense conséquent. ***Afin de préserver la rentabilité financière des investissements des professionnels, les mesures d'accompagnement doivent aussi prendre en compte les durées d'amortissement comptable des achats ou locations de certaines catégories de véhicules.*** La durée de vie moyenne d'un VUL est d'environ 18 ans et l'âge médian de camions est de 9 ans[3].

Au-delà des projets d'arrêtés qui sont aujourd'hui soumis à avis pour la deuxième étape de la ZFE-m, c'est donc le calendrier futur des interdictions qui est préoccupant, compte tenu des impacts considérables sur les entreprises que ne manqueraient pas d'emporter de nouvelles restrictions.

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'accumulent avec un tempo accéléré sans tenir compte de l'existence de mesures alternatives opérationnelles et du temps et des investissements nécessaires aux changements.

[3] https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Rapport%20Mission%20gouvernementale%20VUL%20-%2018.04.18_0.pdf / https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-de-poids-lourds-en-circulation-est-stable-au-1er-janvier-2020?rubrique=58&dossier=1347

Les professionnels ont besoin de délais et d'incitations appropriées pour pouvoir mener cette transition vers une mobilité à faible taux d'émissions.

La CCIR demande en conséquence que des études socio-économiques plus poussées, élaborées à l'échelon régional, 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. Ces analyses 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 est la condition pour que les entreprises puissent anticiper les investissements nécessaires au remplacement de leurs véhicules. Les prochaines étapes doivent prendre en considération les difficultés que peuvent rencontrer les professionnels afin d'allier impératifs environnementaux et réalités économiques.

II. CLARIFIER LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE DEROGATOIRES PREVUES POUR CERTAINES ACTIVITES ECONOMIQUES ET PREVOIR UN « GUICHET UNIQUE » D'ATTRIBUTION DES DEROGATIONS

La CCIR acte le maintien de dérogations prévues à l'article 3 du projet d'arrêté 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 inexistante ou insuffisante, tels ceux effectuant l'approvisionnement des marchés, les déménagements ou utilisant des véhicules frigorifiques.

Préciser et harmoniser les critères de dérogation

Elle demande 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. Elle préconise par conséquent que les arrêtés proposés (reçus avant la date du 25 mars 2021) par les communes de Maisons-Alfort, Antony, Chaville et Ivry-sur-Seine soient modifiés afin de reprendre la liste des dérogations communes pour l'ensemble de la ZFE-m établie par la Métropole du Grand Paris.

Pour les véhicules d'approvisionnement des marchés, les projets d'arrêtés indiquent qu'ils sont autorisés à circuler lorsqu'ils sont « *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* ».

La CCIR estime nécessaire de préciser plus clairement dans l'arrêté que l'autorisation émise par une commune francilienne est valable pour traverser l'ensemble des communes du périmètre de la ZFE-m.

En outre, elle relève que le texte ne prend pas en compte tous les motifs de déplacement liés à l'activité des commerçants ambulants, notamment l'approvisionnement ou la livraison directe en circuits courts. Or, restreindre la dérogation à l'approvisionnement des marchés peut pénaliser le développement de ces filières.

Afin de tenir compte de ces activités, la CCIR préconise que la carte de commerçant ambulant en cours de validité fasse office «d'autorisation délivrée par l'autorité compétente» pour identifier les bénéficiaires de cette dérogation liée aux marchés.

Prévoir dérogations individuelles à caractère temporaire

Le manque d'adaptabilité de l'offre véhicule et le manque d'autonomie sont les freins majeurs à l'acquisition de véhicules propres par les entreprises.

A l'image de ce qui est fait à Lyon, la CCIR demande que soit également étudiée dans ce cadre la délivrance de ***dérogations individuelles à caractère temporaire sur demande des professionnels,*** lorsque l'entreprise peut justifier que les infrastructures d'avitaillement pour les carburants alternatifs ou l'offre de véhicules à faibles émissions est inadéquate ou insuffisante pour assurer le maintien de l'activité.

Ainsi, pourraient être accordées des dérogations individuelles temporaires aux professionnels ayant récemment investit dans leur parc automobile pouvant justifier :

- ***de l'achat de véhicules autorisés avec un délai de livraison important,***
- ***de l'achat récent ou de la LLD en cours de véhicules de catégories non autorisés lorsqu'il n'existait pas de véhicule équivalent dans les classes Crit'air 0 ou Crit'air 1 sur le marché.***

Mettre en place un « guichet unique métropolitain » pour l'attribution des dérogations

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre à venir du transfert des compétences et prérogatives en matière de ZFE-m à la Métropole du Grand Paris, ***la CCIR souhaite que soit étudié un système d'habilitation unique des dérogations valable pour l'ensemble des communes de la ZFE-m métropolitaine.***

A l'instar des « guichets uniques » mise en place par les métropoles de Lyon et Grenoble, ce système faciliterait aussi l'harmonisation des conditions de validité et de concession des dérogations, du périmètre sur lequel elles s'appliquent et de leur durée de validité.

III. ETUDIER DES MESURES DEROGATOIRES COMPLEMENTAIRES POUR LES ENTREPRISES LES PLUS FRAGILISEES PAR LA CRISE SANITAIRE

Au-delà des dérogations visant certaines catégories d'activités ou de véhicules, ***la CCIR estime nécessaire d'étudier un système de dérogations destiné aux PME, TPE, artisans, indépendants, les plus fragilisés par la crise actuelle, quelle que soient leur forme juridique et leur activité.***

Les critères d'éligibilité à ces mesures dérogatoires devront être établis par la Métropole du Grand Paris en concertation avec les acteurs économiques et les chambres consulaires.

Le calendrier rapproché et l'exigence immédiate d'une réponse requièrent un dispositif compréhensible et opérationnel à court terme. A cet effet, la CCIR propose l'étude d'un dispositif qui s'appuierait sur des critères objectifs prenant en compte les dispositifs de soutien mis en place par l'Etat en raison des conséquences financières et économiques de la crise sanitaire. Pourraient obtenir une dérogation les entreprises de moins de 50 salariés remplissant au moins l'un des critères d'éligibilité suivant :

- ***avoir contracté un Prêt garanti par l'État (PGE) au cours des six derniers mois précédant la mise en place de la ZFE-m ou avoir obtenu un différé d'un an supplémentaire pour commencer à rembourser le PGE accordé par l'Etat,***
- ***avoir bénéficié du Fond de solidarité au cours des six derniers mois précédant la mise en place de la ZFE-m,***
- ***avoir bénéficié du Fonds Résilience Île-de-France et collectivités ou du Prêt Rebond régional,***
- ***faire l'objet d'une procédure de sauvegarde, redressement judiciaire ou liquidation.***

Au regard de la crise actuelle, de durée et ampleur incertaines, de nombreuses entreprises vont être contraintes, a minima, de décaler dans le temps leurs investissements et réduire certaines dépenses. ***Un dispositif de dérogation temporaire spécifique aurait vocation à soulager la trésorerie de toutes les entreprises faisant face à des problèmes de liquidité et de solvabilité ou en risque de fermeture et défaillance.***

En complément de ces dérogations accordées à court terme, des mesures d'aides et d'accompagnement renforcées devront être envisagées afin de permettre à ces entreprises de s'engager à moyen terme dans le renouvellement de leurs véhicules dès que leur santé financière le leur permettra. En effet, la hausse des ventes véhicules et hybrides en 2020 en Europe démontre que les particuliers et professionnels restent prêts à investir pour contribuer à l'amélioration des conditions de la qualité de l'air et de santé publique, à condition que ces efforts soient soutenables économiquement.

IV. RENFORCER ET HARMONISER LES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT

Compte tenu des objectifs très ambitieux affichés, et du contexte économique difficile lié à la crise sanitaire, un plan d'accompagnement à la hauteur des enjeux doit être proposé par les collectivités concomitamment à la mise en place de la ZFE-m, en complément des incitations nationale : aides à l'achat, incitations fiscales, 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, parc relais et transports en commun pour les salariés), etc.

La CCIR suggère 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.

Elle poursuivra en ce sens la concertation engagée avec les collectivités concernées pour une harmonisation des aides, une simplification de leurs modalités d'obtention au travers de la mise en

place d'un « guichet unique » et une prise en compte des entreprises localisées hors périmètre mais venant y travailler.

L'accroissement des niveaux de restriction doit impérativement être accompagné par le renforcement des politiques incitatives au report modal et aux mobilités actives et des mesures d'accompagnement au changement ou à l'achat d'un véhicule propre. A contrario du durcissement programmé des conditions d'octroi des aides nationales (réduction des montants accordés par le « bonus écologique » ou du nombre de véhicules éligibles à la « prime à la conversion »), les aides locales à l'achat ou à la location de véhicules propres doivent être renforcées pour suivre le calendrier progressif de la ZFE-m.

Au-delà du cadre local des arrêtés ZFE-m, il serait 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, la suppression progressive du remboursement d'une part de TICPE du gazole routier professionnel, etc.) 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.

À l'échelle communale et intercommunale, la CCIR recommande que les documents de planification (PDU, PDM, PLU, …) et les outils réglementaires prévoient la mise en cohérence des conditions d'exercice du transport et livraison des marchandises avec les restrictions de circulation la ZFE-m métropolitaine. A l'image de l'arrêté n°2020P19283 réglementant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules de distribution ou d'enlèvement de marchandises à Paris, mis en vigueur à Paris depuis le 31 décembre 2020.

V. PREVOIR DES MODALITES D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION CIBLEES POUR LES ENTREPRISES

La CCIR préconise que des efforts de communication ciblés soient orientés vers les entreprises et les salariés franciliens, afin de porter à leur connaissance le calendrier, le périmètre concerné et les restrictions de circulation mises en œuvre ainsi que les modalités de contrôle et verbalisation à venir.

Les CCI observent sur le terrain une méconnaissance par les entreprises franciliennes de ces dispositifs et des aides disponibles pour le verdissement des véhicules. La note de conjoncture publiée par la CRMA en 2019 met aussi en évidence le besoin de développer des dispositifs de communication : 85% des entreprises n'ont pas connaissance des dispositifs d'aides publiques pour l'acquisition d'un véhicule propre. La stratégie de communication déployée devra inclure des informations sur les dispositifs d'aide au renouvellement du parc de véhicules destinés aux professionnels.

Pour que les professionnels puissent adapter leur activité et leur flotte de véhicules non-conformes aux restrictions de circulation prévues à l'étape actuelle, des campagnes d'information au niveau communal, métropolitain et régional doivent être amplement menées et de façon harmonieuse en concertation avec les Chambres consulaires.

Les CCI franciliennes participeront à cet effort dans le cadre de leurs missions d'accompagnement et de soutien aux entreprises. Elles s'engagent à sensibiliser les acteurs

économiques sur la mise en place de la nouvelle ZFE-m et à promouvoir les aides à la transition vers des véhicules professionnels propres.

VI. PRECISER LES MESURES DE CONTRÔLE ET DE VERBALISATION

L'article 86 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit la possibilité de mettre en place la vidéo-verbalisation pour assurer la détection des véhicules non autorisés d'une ZFE-m. Or, ce dispositif prévu pour la fin de l'année, n'est pas encore opérationnel. A ce jour, les contrôles, à l'exception de Paris, ont été menés essentiellement à titre pédagogique et leurs modalités ne sont pas connues des entreprises.

La CCIR estime nécessaire de clarifier dans les arrêtés les modalités de contrôle et de verbalisation.

La procédure de vidéo-verbalisation des infractions routières habilite un agent assermenté à constater sur un écran de contrôle une infraction aux règles de la circulation filmée par une caméra de vidéo-protection implantée sur la voie publique.

Il est important de préciser comment ce contrôle prendra en compte les véhicules ayant une dérogation à circuler. Alors que l'article 4 des projets d'arrêtés, relatif à la mise en évidence du justificatif de la dérogation, ne fait plus mention à l'apposition d'un justificatif de façon visible derrière le pare-brise du véhicule, on peut s'interroger sur les moyens de contrôle envisagés dans le cadre de la surveillance à distance associée à la vidéo-verbalisation.

De plus, ***une harmonisation des moyens de contrôle dans l'ensemble du périmètre doit être assurée afin d'éviter une iniquité de traitement.***

VII. HARMONISER LES MODALITES D'EXCLUSION DES VOIES AU-DELA DE L'A86 POUR LES COMMUNES PARTIELLEMENT CONCERNEES PAR LA ZFE METROPOLITAINE

La CCIR soutient l'approche métropolitaine retenue, qu'elle avait défendue à plusieurs reprises dans ses prises de position. Elle permettra d'harmoniser les réglementations et de simplifier l'organisation de la ZFE-m au sein d'un même territoire. 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 sont 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 expressément 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.

En conséquence, la CCIR demande que soient revus en ce sens les projets d'arrêtés (reçus avant la date du 25 mars 2021) des communes suivantes : Antony, Fontenay-sous-Bois, L'Ile-Saint-Denis, Nanterre, Nogent-sur-Marne, Rueil-Malmaison, Saint-Denis, et Vaucresson.

VIII. PREVOIR UNE INSTANCE DE SUIVI DES IMPACTS DE LA ZFE METROPOLITAINE

La CCIR regrette qu'aucune instance de suivi des impacts de la ZFE Métropolitaine sur les entreprises et l'activité économique n'ait été créée suite à sa mise en place en 2019.

Elle demande qu'une concertation avec les professionnels soit prévue dans la phase de mise en œuvre des prochaines étapes 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, voire régional, associant les représentants des professionnels et, notamment, les chambres consulaires. La concertation, la communication et l'accompagnement des acteurs économiques sont des facteurs clés de la réussite de la ZFE-m métropolitaine et de ses objectifs en termes d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des nuisances sonores et d'attractivité du territoire.

Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Ile-de-France

27, avenue de Friedland
F - 75382 Paris Cedex 8
www.cci-paris-idf.fr/fr/prospective

Registre de transparence de l'Union européenne
n° 93699614732-82

Contact

Guilherme DEMETRI
tél. : + 33 1 55 65 78 91
gdemetri@cci-paris-idf.fr

Presse

Isabelle de Battisti
tél. : +33 1 55 65 70 65
idebattisti@cci-paris-idf.fr

©tadamichi/Adobe Stock