



MISE EN ŒUVRE DE LA ZONE À FAIBLES EMISSIONS À PARIS ETAPE 3

SYNTHÈSE DES AVIS

Décret n°2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte

Rappel sur les modalités de consultation

Dans le cadre de la Zone à Circulation Restreinte (ZCR)¹ instaurée en septembre 2015, Paris poursuit sa lutte contre la pollution de l'air en élargissant la liste des véhicules concernés. Quatre ans après avoir restreint la circulation à Paris des poids-lourds et des bus trop anciens et deux ans après avoir restreint la circulation des véhicules particuliers catégorisés Crit'air 5 et non classés, ce sont maintenant les véhicules Crit'air 4 qui seront aussi concernés par les limitations. En outre, les véhicules Crit'air 5 et non classés ne pourront plus circuler sur le boulevard périphérique ni sur les voies des bois de Boulogne et de Vincennes ouvertes à la circulation.

Ces interdictions seront en œuvre du lundi au vendredi de 8h à 20h, excepté les jours fériés, pour les voitures, les véhicules utilitaires légers, les deux roues, les tricycles et les quadricycles à moteur, et tous les jours de 8h à 20h pour les poids-lourds, les autobus et les autocars.

L'article L2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, créé par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit que des zones à circulation restreinte peuvent être créées pour lutter contre la pollution atmosphérique (I), que ces zones sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules concernés (II) et que *« III. - Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, est soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. A l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable. Le projet d'arrêté, l'étude et les avis recueillis en application du premier alinéa du présent III sont mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 122-8 du même code. »*

Les modalités de cette consultation sont précisées dans le décret no 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte :

« Art. R. 2213-1-0-1. – L'étude justifiant la création d'une zone à circulation restreinte telle que mentionnée au III de l'article L. 2213-4-1 comporte notamment un résumé non technique, une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée ainsi qu'une évaluation :

- «1. De la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air;*
 - «2. Des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée;*
 - «3. De la proportion de véhicules concernés par les restrictions et, le cas échéant, les dérogations prévues;*
 - «4. Des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte.*
- « Les avis prévus au III de l'article L. 2213-4-1 sont réputés favorables s'ils ne sont pas rendus dans un délai de deux mois. »*

Conformément aux articles susvisés, le dossier de consultation relatif à la mise en œuvre de la Zone à circulation restreinte à Paris - étape 3 - a été soumis par courrier en date du 15 janvier 2019 aux communes limitrophes, à Ile-de-France mobilités ainsi qu'aux deux chambres consulaires. Il a dans le même temps été adressé pour information à la Métropole du Grand Paris, ainsi qu'aux territoires et départements limitrophes.

En accord avec le décret no 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte, ont été présentés dans le dossier de consultation les éléments suivants :

- un état du parc statique et circulant à Paris
- le projet d'arrêté correspondant à l'étape du 1er juillet 2019 (comprenant les dérogations prévues) ;
- l'étude réalisée par AIRPARIF comportant :
 - o un résumé non technique de l'étude ;
 - o une description de l'état initial de la qualité de l'air à Paris ;
 - o la part des émissions liées au trafic routier ;
 - o l'évaluation prospective de la mise en œuvre d'une ZCR à Paris

Le recueil des avis des acteurs institutionnels a ensuite été intégré au dossier de consultation, en vue de la consultation publique, qui a été organisée du 11 avril au 6 mai 2019 (consultation publique sur l'extension de l'interdiction de circulation pour les véhicules Crit'air 4 à partir du 1er juillet 2019 dans Paris intra-muros, ainsi que pour les véhicules Crit'air 5 et non classés concernant le périphérique et les bois de Boulogne et de Vincennes). Les personnes pouvaient contribuer en ligne sur le site idee.paris, par voie postale et sur les registres mis à disposition à

¹ également dite zones à faibles émissions (ZFE)

cet effet dans les mairies d'arrondissement et à la préfecture de police. Les [observations et propositions déposées par voie électronique](#) sont à disposition du public.

Ce document constitue la synthèse des deux consultations.

Avis recueillis auprès des institutionnels et professionnels

Le [recueil des avis des institutionnels](#) est publié depuis avril 2019. Les éléments présentés ici en font la synthèse.

12 institutions et représentants des professionnels ont émis des observations lors de la consultation relative à l'élargissement de la Zone à Circulation restreinte parisienne. Parmi ces 12 observations recueillies, 3 avis sont « favorables » à l'unanimité, 1 avis est « favorable sous réserves », 3 avis sont « réservés », 1 est « négatif » si le périphérique était intégré au périmètre avant que la ZFE métropolitaine ne prenne effet.

Se sont exprimés lors de cette consultation les institutions et représentants des professionnels suivants :

- La ville d'Issy-Les-Moulineaux
- La ville de Vanves
- La ville de Saint Maurice
- La ville de Clichy La Garenne
- La ville de Montrouge
- Ile-de-France Mobilités
- La Préfecture de Police de Paris
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Ile-de-France
- La Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Paris
- Le département de Seine-Saint-Denis
- L'établissement public territorial de Plaine-Commune

Les observations recueillies portent sur les éléments suivants :

Constat partagé

Les objectifs de réduction de la pollution et d'amélioration de la qualité de vie de la ZCR, et l'esprit des mesures sont partagés par plusieurs institutions / professionnels.

Il est constaté que la qualité de l'air reste préoccupante en Ile de France malgré une amélioration et qu'une action concertée est nécessaire. Le projet de ZCR porté par la Ville de Paris vient compléter les actions régionales (feuille de route PDUIF : développement des transports collectifs, incitation à l'auto-partage, transition énergétique du parc de bus et de cars notamment) et s'intègre dans le projet de zone à faibles émissions (ZFE) à l'intérieur de l'autoroute A86.

Concertation

Un territoire considère qu'il y a eu un manque de concertation avec les communes et EPT limitrophes sur ce projet de renforcement de la ZCR et le regrette.

Calendrier de mise en œuvre

Il est souligné (une observation) que l'instauration par l'Etat d'un guichet unique des aides ne sera opérationnelle qu'au 1er juillet 2019, date à laquelle la ZCR sera également mise en place. Cette planification est jugée insatisfaisante au regard des enjeux des mesures de restriction de la circulation.

Le report de l'entrée en vigueur des dispositions relatives aux véhicules porteurs des vignettes Crit'Air 4 à compter du 1er juillet 2021 est demandé dans une observation.

Périmètre

Il est souligné (une observation) que l'échelle pertinente d'une ZCR doit être l'échelle métropolitaine avec mise en place d'une ZCR, de façon pragmatique et progressive.

Dérogations / Contrôles

Il est demandé (une observation) de privilégier, dans les premiers temps, des mesures de contrôles à vocation pédagogique.

Il est demandé (une observation) de clarifier les modalités de mise en œuvre des mesures dérogatoires prévues pour certaines activités économiques et d'étudier des dispositions complémentaires pour les entreprises TPE/PME les plus fragiles (i.e. n'ayant pas la capacité financière pour remplacer leur véhicule). Certains cas spécifiques sont mentionnés (cas où l'offre alternative serait insuffisante : déménagements, véhicules frigorifiques, approvisionnement des marchés ; cas de l'approvisionnement des marchés). Il est demandé que soient étudiés un système d'habilitation unique pour l'ensemble des communes et l'équipement des marchés en bornes électriques

Évaluation des impacts

Certaines observations (5) mentionnent les impacts potentiellement négatifs de cette mesure : report de la circulation de ces véhicules polluants vers les villes riveraines de Paris ; fréquentation des transports collectifs (il est regretté que l'analyse réalisée par IDFM pointant un impact *réduit* de la nouvelle étape de la ZCR parisienne ne figure pas dans le dossier de consultation).

Il est souhaité une meilleure prise en compte des impacts de ces mesures sur les entreprises (une observation) ; il est rappelé par une institution qu'en 2017, elle avait alerté sur les difficultés de nouvelles restrictions pour l'artisanat parisien ; cette même institution considère que le volume de véhicules professionnels potentiellement touchés s'avère significatif.

Un territoire considère que le dossier de consultation pêche par l'absence d'évaluation des points suivants :

- impacts socio-économiques et reports vers les transports en commun de cette nouvelle échéance ;
- impact sur le trafic lié à l'extension du périmètre de la ZCR au Boulevard Périphérique ;
- acceptabilité et respect des mesures d'interdiction.

Il indique qu'il aurait été intéressant d'évaluer la pertinence des hypothèses prises sur le remplacement des véhicules impactés par des véhicules moins polluants, et le report de trafic vers les transports en commun.

Communication / Accompagnement / Aides financières (professionnels et particuliers)

La nécessité d'une bonne information du public sur la démarche est soulignée, et la mise en place d'un plan de communication grand public est demandée.

En ce qui concerne les aides, une institution « salue les aides à l'acquisition de véhicules propres par les petites entreprises et indique participer largement à leur diffusion ».

Plusieurs commentaires sur les aides sont plus mitigés :

Une commune émet une réserve concernant les incertitudes liées au financement des véhicules électriques et des aides cumulatives destinées aux foyers concernés par l'instauration de la ZCR.

Plusieurs institutions / professionnels demandent à ce que les dispositifs d'aides existant (Région, Etat, Métropole du Grand Paris, Ville de Paris) soient renforcés. Ainsi il est demandé de « de prendre des mesures d'accompagnement supplémentaires pour limiter les impacts des restrictions de circulation pour les particuliers et les professionnels ».

La question du périmètre des aides est posée : « les aides à l'achat (...) doivent ainsi être étendues aux salariés et indépendants travaillant dans la ZFE, et non pas réservées aux seuls habitants de la métropole » ; il est préconisé « un plan d'accompagnement pensé à l'échelle régionale et régulièrement évalué : information, aides, réseau d'approvisionnement en énergies alternatives, solutions alternatives au transport routier ».

Enfin, un territoire souhaite voir les « mesures d'accompagnement renforcées en direction des publics les plus précaires, en concertation avec la MGP et les EPT, au-delà des seul.e.s parisiens.e.s. ».

Suivi / évaluation des mesures

Plusieurs observations concernent l'évaluation des étapes antérieures de la ZCR parisienne :

- L'absence d'évaluation de l'impact effectif des premières étapes, notamment sur la qualité de l'air est regrettée ;
- des études socio-économiques sur l'impact réel (et non seulement prospectif) de la ZCR sont préconisées.

Plusieurs observations concernent l'évaluation des étapes ultérieures de la ZCR parisienne :

Une observation porte sur le fait que « le dossier de consultation ne comporte pas d'éléments sur les étapes ultérieures d'interdiction et (souhaite) un groupe de travail dans cette perspective ».

Il est demandé de prendre en compte dès maintenant les étapes ultérieures, d'établir un calendrier réaliste, et des études relatives aux étapes ultérieures de restriction envisagées.

Enfin, plusieurs observations concernent la mise en place d'une instance de suivi des impacts de la ZFE métropolitaine, (...) associant les professionnels et notamment les chambres consulaires.

Requêtes particulières, politique d'aménagement de la Ville de Paris

Deux territoires conditionnent leur avis favorable à la ZCR parisienne à la mise en œuvre de projets d'aménagements / d'infrastructures :

- Mise en œuvre du nouvel accès au périphérique à la Porte de Clichy afin de limiter les encombrements de la Ville de Clichy ;
- Développement des réseaux structurants de transports en commun afin de faciliter les déplacements des franciliens et, notamment la ligne 15 Est du Grand Paris Express.

Enfin, un avis invite la Ville de Paris à faciliter la maîtrise de surfaces foncières complémentaires permettant d'augmenter les capacités de remisage et de maintenance des bus.

Avis recueillis auprès du public

370 avis recevables ont été recueillis en ligne lors de la consultation publique qui s'est déroulée du 11 avril au 6 mai 2019. Chaque personne ayant répondu à un avis était en outre invitée à indiquer son genre, son âge, son lieu de résidence et son lieu de travail.

Le profil des participants

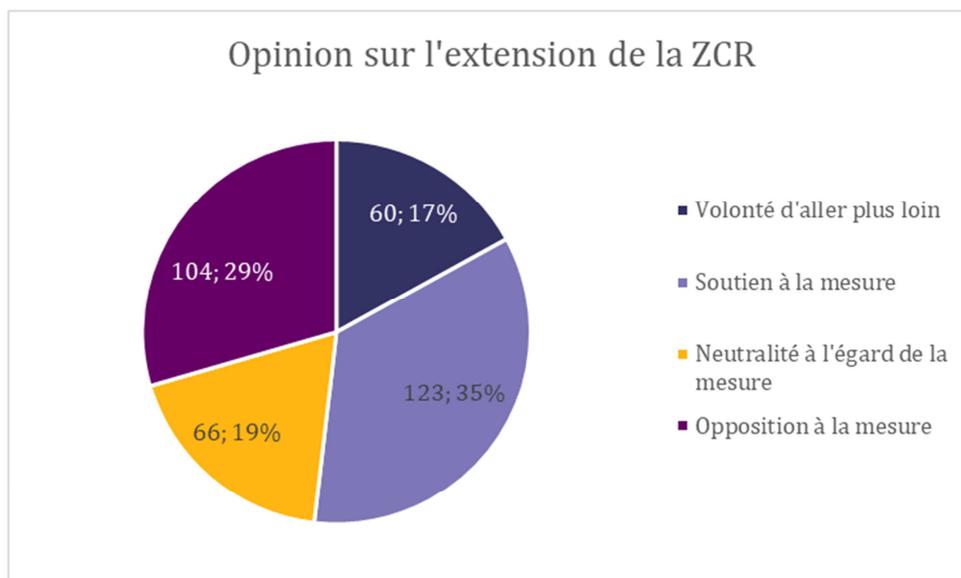
Les participants sont très majoritairement des personnes résidant ou travaillant dans Paris. Seuls 5 % des participants ne travaillent ni n'habitent à Paris, en retour, 53 % y habitaient et travaillaient. Ce sont donc les personnes pratiquant directement la zone concernée par l'extension de la ZCR qui ont se sont exprimées. Les résidents des communes adjacentes, bien que bénéficiant en partie des gains en matière de qualité de l'air impulsés par la ZCR, se sont peu exprimés.

Les participants sont très majoritairement des hommes. Par rapport à la pyramide des âges des Parisiens (89 % des participants habitent Paris), les participants sont sous représentés dans les classes d'âge des plus de 75 ans et des moins de 30 ans. Le premier phénomène peut être attribué au mode de recueil des avis, qui ont été récoltés principalement par internet. Le deuxième phénomène peut être lié au faible taux de motorisation des plus jeunes. Les participants sont ainsi plus concentrés parmi les 45-74 ans que la population parisienne.

Si l'on s'en tient à l'étude de l'ensemble des participants (et non uniquement les 15-64 ans), les retraités ou inactifs sont sous-représentés : ils représentent 16 % de l'échantillon contre 36 % des Parisiens.

Analyse des avis émis

Sur les 370 participants, 20 ont émis des avis s'éloignant du sujet ou consistant purement en une question quant à ses modalités d'application. Ils ne sont pas comptabilisés dans la suite de l'analyse. Les pourcentages précisés seront ramenés à l'ensemble des avis pertinents, soient 350 avis.



Par rapport à la consultation menée il y a deux ans, les avis sont remarquablement favorables². Seuls 29 % sont explicitement hostiles à l'extension de la ZCR. À l'inverse, 17 % considèrent que la mesure va dans la bonne direction mais devrait être plus restrictive, mise en œuvre à plus large échelle ou sur des plages de temps plus importantes. Avec les avis qui soutiennent la mesure telle quelle, ce sont 52 % – soit plus de la moitié des avis – qui sont favorables à la restriction de la circulation des véhicules polluants à Paris.

Une première catégorie d'avis concerne des avantages liés à l'extension de la ZCR cités par les participants à la consultation.

Globalement, 116 avis évoquent la réduction de la pollution (soit 33 % des avis) comme étant un des intérêts ou le principal intérêt de la mesure. Une partie des répondants (4 %) espère que la poursuite de la mise en place de la ZCR génère une réduction du nombre de véhicules dans Paris, permettant de libérer plus de place pour les modes de déplacement alternatifs.

Parmi les personnes ayant évoqué la pollution, on peut distinguer plusieurs catégories (par ordre décroissant des avis) :

- Celles qui précisent que la pollution représente un enjeu de santé publique (83 avis, soit 24 % du total, et 72 % des avis mentionnant la pollution) ;
- Celles qui évoquent la pollution sonore (42 avis, soit 12 % du total, et 36 % des avis mentionnant la pollution) ;
- Celles qui mettent en avant des arguments en lien avec la sauvegarde de l'environnement, le réchauffement climatique ou la sauvegarde de la planète (catégorie « Protection de l'environnement », 18 avis, soit 5 % des participants) ;
- Celles qui citent la pollution de manière générale, comme un élément à éviter.

Une seconde catégorie de thématiques relève des conseils, critiques ou réserves émises à l'égard de la ZCR.

Aussi bien les personnes convaincues de son bien-fondé, que celles qui y sont fortement opposées en ont émis. On peut distinguer trois catégories :

- Les critiques ou réserves liées aux effets pervers
- Les critiques ou réserves quant au périmètre de l'interdiction
- Les critiques portant sur le principe même d'une restriction de la mobilité.

46 % des participants évoquent la crainte que la restriction de la ZCR ait des effets pervers. Un quart des participants craignent que les personnes les moins aisées ou les plus vulnérables (personnes âgées, en situation de handicap, femmes enceintes...) ne puissent plus se déplacer ou soient freinées dans leur mobilité quotidienne. Elles demandent ainsi des exemptions pour les personnes à mobilité réduite (voir paragraphe sur les accompagnements). Au-delà de cette préoccupation ciblée, 11 % des répondants sont inquiets d'une baisse générale de la mobilité. Enfin, 19 % des participants craignent que la règle soit inapplicable ou donnent des conseils quant aux manières de la faire appliquer.

² Pour rappel, en 2017, 35 % des avis étaient défavorables au projet global, 35 % étaient défavorables à la restriction de circulation des deux-roues motorisés, 15 % des avis étaient favorables et 5% hors sujet.

De fortes réserves portent sur le périmètre d'application de la restriction et plus particulièrement sur les véhicules concernés. Plus d'un répondant sur trois (37 %) avance une réserve sur le périmètre. La thématique dominante est celle du type de véhicule interdit. En effet, si la lutte contre la pollution semble faire relativement consensus, la manière de lutter contre celle-ci par le biais de réductions imposées à la circulation est débattue par les participants. Ainsi 112 personnes (32 % des participants), considèrent que des véhicules très polluants ne sont pas assez régulés par la loi, ou que la vignette Crit'Air ne s'appuie pas sur les bons paramètres pour distinguer entre véhicules polluants ou non polluants. Parmi ces personnes 55 (16 % du total) évoquent spécifiquement les deux-roues motorisés en demandant que le degré de sévérité à leur égard soit augmenté, en particulier au regard de leur caractère bruyant. 14 personnes (4 %) mentionnent en outre les cars de tourisme, VTC ou les taxis. Soulignons ainsi que les avis émis exigent souvent que les restrictions s'appliquent à des véhicules déjà concernés par la mesure.

Une partie des participants considère que les critères sont *trop* restrictifs. Ainsi 12 personnes (3 % de l'ensemble) considèrent que les deux-roues motorisés ne devraient pas être pénalisés (considérant, à l'inverse des premiers, que ceux-ci sont moins polluants qu'une voiture et donc un moindre mal) et plusieurs demandent à ce que les taxis soient exclus du périmètre (3 personnes). Pour rappel, en 2017, plus d'un tiers des participants s'étaient prononcés contre l'application des restrictions aux deux-roues motorisés. Par ailleurs, 33 participants (9 % du total) considèrent que la majeure partie de la pollution provient de sources autres que la circulation et que réguler les déplacements des véhicules diesel ou à essence n'est pas la manière la plus efficace de lutter contre celle-ci.

La dernière catégorie de critiques est émise par des personnes considérant que la ZCR bafoue la liberté de circuler. Cet argument est avancé par 21 personnes, soient 6 % des répondants. La question de la restriction n'a été mentionnée en tant que telle que par 2 répondants. En effet, si de nombreux participants se sont plaints, leur critique ne portait jamais sur l'idée d'une restriction, mais sur la crainte de son caractère injuste et sur des demandes d'accompagnement. Ces avis ont donc été comptabilisés dans les craintes d'effets pervers (paragraphe précédents) et dans les demandes d'accompagnement (paragraphe suivante).

Les demandes d'accompagnement pour atténuer les effets de l'extension de la ZCR.

La principale demande (28 % des participants) émanant des participants est une amélioration des transports en commun (ou une réduction des tarifs des transports en commun). La deuxième demande, mentionnée par 22 % des participants, porte sur une amélioration des infrastructures cyclables et une hausse du nombre de parkings relais. Les deux aides les plus demandées ensuite portent sur des aides fiscales à l'achat de nouveaux véhicules ou des compensations pour les personnes modestes. Ces dernières sont souvent associées à des demandes de dérogations ou d'exemption pour des publics ou des situations spécifiques (16 personnes, 5 % du total). Enfin, 13 personnes (4 % des participants), demandent des délais pour changer de voiture ou une meilleure communication quant aux étapes de mise en place de la ZCR, afin de pouvoir anticiper leur équipement automobile en conséquence.

Prise en compte des observations et propositions

À l'issue de la consultation, à des fins de conformité réglementaire, les précisions suivantes ont été apportées au projet d'arrêté :

- Les dates de la consultation sont ajoutées ;
- L'article « L2214-3-1 » est remplacé par l'article « L2213-4-1 » du code général des collectivités territoriales ;
- La bonne articulation du dispositif permanent de ZCR et du dispositif de circulation différenciée mis en œuvre dans le cadre des mesures d'urgence est nécessaire. Ainsi, est ajoutée la référence à l'arrêté interpréfectoral n°2016-01383 du 19 décembre 2016 relatif aux procédures d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution en région d'Île-de-France ; est ajouté dans l'article 5 le point suivant :

« Les dispositions du présent arrêté sont applicables sous réserve des mesures plus contraignantes mises en place en application de l'arrêté interpréfectoral du 19 décembre 2016 susvisé. ».
- L'article 1 est modifié pour prendre en compte le changement de dénomination de la Ville de Paris : « l'ensemble des voies de la Ville de Paris » au lieu de « l'ensemble des voies de la commune de Paris » ;
- Dans l'article 2, la référence à l'article R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales est précisée ; le détail des dérogations est donc supprimé.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Ile-de-France a demandé que soit étudié un système d'habilitation unique, valable pour l'ensemble des communes du périmètre intra-A86, pour les commerçants non sédentaires approvisionnant les marchés. La formulation initiale de l'article 3 a été modifiée ainsi :

« aux véhicules d'approvisionnement des marchés, disposant d'une autorisation délivrée par une commune d'Île-de-France, et dans le cadre exclusif de leur approvisionnement ; »

En ce qui concerne la consultation du public, si aucune observation ne nécessite une modification du projet d'arrêté, l'analyse des avis permet de tirer les enseignements suivants, qui guideront l'action municipale pour assurer la mise en œuvre de la ZCR parisienne dans les meilleures conditions possibles :

- Une communication régulière doit continuer à être élaborée, visant à rendre plus lisible le dispositif de ZCR, ses objectifs, ses modalités, son articulation avec le dispositif métropolitain ;
- La Ville doit continuer d'accompagner la mise en œuvre de la ZCR, à travers des mesures générales de gestion de la mobilité (incitation à l'usage de modes de déplacement alternatifs aux modes individuels motorisés : réalisation de pistes cyclables, participation à la redéfinition du réseau de bus, service de véhicules partagés Mobilib', déploiement des bornes de recharge pour favoriser la mobilité électrique ...) ;
- Cet accompagnement peut également continuer à s'exercer à travers des mesures d'aides financières (aide à l'achat de cycles ou de deux-roues motorisés électriques, aide à l'équipement des immeubles collectifs en points d'attache des vélos et en bornes de recharge de véhicules électriques, aide aux petites entreprises pour s'équiper de véhicules utilitaires plus propres, aides aux professionnels du transport pour s'équiper d'autocars, de bateaux, d'auto-écoles, de taxis moins polluants) ;
- Enfin, le public souligne que la mise en place de la ZCR parisienne ne sera effective que si des contrôles sont réalisés. Depuis le 1er janvier 2018, la Ville de Paris a intégré dans ses effectifs des agents de la préfecture de police au sein de la Direction de la Prévention, de la Sécurité et de la Protection (DPSP). Ces agents de surveillance de Paris et contrôleurs de la Ville de Paris permettent la réalisation de contrôles dans le cadre de la ZCR.