



# PROJET DE CREATION D'UNE ZONE A CIRCULATION RESTREINTE A PARIS

## DOSSIER DE CONSULTATION RECUEIL DES AVIS

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

## Rappel sur les modalités de consultation

Préalablement à la mise en place de la zone à circulation restreinte, la ville de Paris a procédé, en collaboration avec l'Association Interdépartementale pour la gestion du Réseau automatique de surveillance de la Pollution atmosphérique et d'Alerte en Région Ile-de-France (AIRPARIF), à son évaluation environnementale et sanitaire, incluant notamment son impact sur les émissions de polluants (particules fines et oxydes d'azote), sur la qualité de l'air et sur l'exposition de la population parisienne à la pollution atmosphérique. Cette évaluation, ainsi que le projet d'arrêté de police concernant la ZCR parisienne ont été mis en consultation du 13 octobre 2016 au 15 décembre 2016.

L'article 13 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte indique en effet :

*« III. - Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures, justifiant sa nécessité et exposant les bénéfices environnementaux attendus de sa mise en œuvre, est soumis par l'autorité compétente pour avis aux autorités responsables de la mobilité compétentes dans la ou les zones et dans ses abords, aux communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. À l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V, cet avis est réputé rendu. »*

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.*

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 résumé non technique de l'étude justifiant la création d'une zone à circulation restreinte à Paris ;
- un état du parc statique et circulant à Paris
- le projet d'arrêté comprenant les étapes des 1<sup>er</sup> janvier 2017 et 1<sup>er</sup> juillet 2017 ;
- l'étude réalisée par AIRPARIF comportant :
  - la part des émissions liées au trafic routier ;
  - l'état initial de la qualité de l'air à Paris ;
  - l'évaluation de la mise en œuvre d'une ZCR à Paris.

Suite à cette consultation institutionnelle, et conformément à l'article L120-1 du Code de l'Environnement, ce dossier ainsi que les avis recueillis ont été mis à disposition du public, pendant une période de 3 semaines du 20 décembre 2016 au 10 janvier 2017 inclus sur paris.fr ainsi que dans les 20 mairies d'arrondissement, la préfecture de Paris-Région Ile de France et la Préfecture de Police.

Ce document constitue la synthèse de ces deux consultations.

## Avis recueillis auprès des institutionnels et professionnels

16 institutions et représentants des professionnels ont émis des observations lors de la consultation relative à la création d'une zone à circulation restreinte à Paris. Parmi ces 16 observations recueillies, 3 avis sont défavorables et 4 sont émis sous réserve.

Ont répondu à cette consultation les institutions et représentants des professionnels suivants :

- La **Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Ile-de-France**
- La **Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Paris**
- La Ville de **Saint-Denis**
- La Ville de **Saint-Ouen**
- La Ville de **Saint-Maurice**
- La Ville de **Montrouge**
- La Ville de **Vanves**
- Le Territoire d'**Est Ensemble**
- Le **syndicat territorial des distributeurs de combustibles-carburants et services chauffage**
- La **chambre syndicale du déménagement**
- La **fédération nationale des transports routiers (FNTR) Centre & Ile de France**
- L'**union des entreprises de transport de de logistique (TLF) Ile-de-France**
- L'**organisation des TPE et PME du transport routier (OTRE)**
- La **fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV)**
- La **fédération française du bâtiment Grand Paris**
- La société **4 roues sous 1 parapluie**

Les observations recueillies portent sur les éléments suivants :

- **Concertation**

Il est demandé à la Ville de Paris de poursuivre :

- une réelle concertation avec les représentants des professionnels concernés sur les effets de ces mesures sur les entreprises, et, plus généralement sur les futures mesures de restriction de circulation telles qu'annoncées par la Ville de Paris d'ici à 2020 ;
- la concertation à l'échelle régionale pour définir le périmètre pertinent d'une ZCR métropolitaine et harmoniser les restrictions et les mesures d'accompagnement à l'échelle du Grand Paris ;
- sa participation au comité d'animation métropolitain, d'y partager les connaissances liées aux impacts des restrictions à venir et de l'associer au suivi des travaux d'évaluation de la ZCR parisienne pour en tirer ensemble des enseignements et ajuster en particulier les mesures d'accompagnement.

Il est reproché à la Ville de Paris un manque de concertation avec les communes adjacentes et l'absence de prise en compte de la dimension métropolitaine dans l'élaboration de ces mesures anti-pollution. Certaines communes riveraines estiment qu'elles seront affectées par le dispositif en accueillant les véhicules restreints de circulation dans Paris. Elles craignent des reports de trafic.

- **Calendrier de mise en œuvre**

Certains professionnels notent que la première étape de restrictions de circulation pour les véhicules légers reprend des dispositions annoncées dès 2015 qui bien qu'elles aient été mises en place en juillet 2016 ont vu leur application effective repoussée à fin 2016, ce qui a laissé en définitive une période d'adaptation significative.

Il est demandé à la Ville de Paris d'établir un calendrier précis et réaliste des futures étapes du plan contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier, offrant une visibilité à moyen terme aux professionnels et particuliers, afin de laisser notamment aux entreprises concernées un délai suffisant pour s'organiser ; ainsi que d'adopter une position ferme et précise sur l'interdiction ou non de circulation dans Paris de tous les véhicules diesel en 2020.

Il est demandé que l'extension des mesures d'interdiction de circulation aux véhicules de classe 5 soit reportée au 1er janvier 2018.

Certains avis indiquent que quels que soient les efforts fournis par chacun, la sortie du diesel pour l'ensemble des petites entreprises (a minima 110 000 véhicules utilisés) d'ici 2020 ne constitue pas un objectif tenable, ni techniquement, ni financièrement.

Il est souhaité par certains contributeurs une mise en œuvre progressive des mesures de restriction pour les deux-roues motorisés voire leur exclusion de la ZCR si leur restriction n'apporte pas un bénéfice sur la qualité de l'air.

- **Dérogations**

Il est demandé que les véhicules dédiés à la livraison de farine ainsi que les camions citerne portant la mention « CARB LEG » ou « CARB LRD » soient également nommément cités à l'article 3 parmi les véhicules visés par une dérogation temporaire de 3 ans.

Pour certains, il semble incohérent que les véhicules de collection et de plus de 30 ans soient autorisés à rester en circulation.

Il est souhaité que les deux-roues motorisés soient autorisés à circuler librement dans la zone à circulation restreinte, ceux-ci étant considérés comme un mode de transport professionnel rapide utilisé pour « échapper » aux embouteillages croissants dans la capitale.

Il est demandé que le justificatif de dérogation pour les véhicules de déménagement soit la lettre de voiture de déménagement.

Il est demandé à ce que la dérogation pour les véhicules de plus de 30 ans d'âge, utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique, soit étendue aux véhicules entre 25 et 30 ans.

Certains professionnels estiment que ces restrictions de circulation ne devraient concerner que les véhicules qui n'ont pas de raisons professionnelles pour alimenter les parisiens. Ils demandent également une non application permanente pour les véhicules listés à l'article 3 du projet d'arrêté.

Il est demandé à la Ville de Paris de mettre en place une dérogation individuelle à caractère temporaire pour les professionnels justifiant de l'achat d'un véhicule neuf, conforme aux restrictions de circulation applicables dans Paris et en attente de livraison.

- **Communication / Accompagnement / Aides financières (professionnels et particuliers)**

Il est demandé que les mesures d'accompagnement décidées par la Ville de Paris soient bien reconduites pendant toute la durée du plan, et que de nouvelles aides, notamment fiscales, pour permettre aux entreprises de mieux surmonter les difficultés qui découleront de la mise en place de la ZCR et du plan contre la pollution atmosphérique de la Ville de Paris, soient mises en place.

Il est souhaité une diffusion par la ville de Paris du plan de communication avec ses outils de communication sur la ZCR aux villes franciliennes afin qu'ils soient relayés, et que le public soit plus largement informé.

Il est souhaité la mise en place d'un dispositif d'information et d'aide à la mobilité concerté avec les Territoires.

- **Suivi/évaluation des mesures**

Certains territoires souhaitent une communication de l'évolution et du suivi de l'ensemble des mesures mises en œuvre, ainsi que de l'évaluation des impacts des autres échéances de restriction à venir.

Une réserve est émise sur l'absence d'impact probant de la décision mise en consultation sur le niveau de pollution.

Certains territoires estiment que l'impact de ces mesures sur la pollution reste mal connu pour les communes situées en limite du territoire parisien et ils estiment qu'elles ne prennent pas en compte les reports de circulation sur le périphérique et les voies proches qui ne sont pas concernées par la ZCR (voies d'accès au boulevard périphérique).

- **Politique des déplacements de la Ville de Paris**

Certains professionnels souhaitent, dans un souci de clarté et de cohérence, que la ZCR constitue le seul cadre réglementant la circulation des véhicules selon un critère environnemental et demande à la Ville de Paris et à la Préfecture de Police de veiller à ce qu'aucune des réglementations qu'elle sera amenée à prendre, notamment celle relative au règlement marchandises, n'interfère avec ce cadre.

Certaines communes limitrophes souhaitent que la Ville de Paris prenne les mesures nécessaires pour lutter contre le report de circulation et de stationnement sur les autres territoires (mise en place d'itinéraires de délestage adapté et signalétique correspondante).

- **Solutions alternatives**

Certains territoires limitrophes souhaitent que la Ville de Paris œuvre avec eux pour déployer suffisamment les infrastructures nécessaires aux alternatives moins polluantes (transport en commun et bornes de recharge pour véhicules électriques).

Des professionnels soulignent la difficulté de trouver des motorisations alternatives pour les véhicules lourds ainsi que le manque de station d'avitaillement.

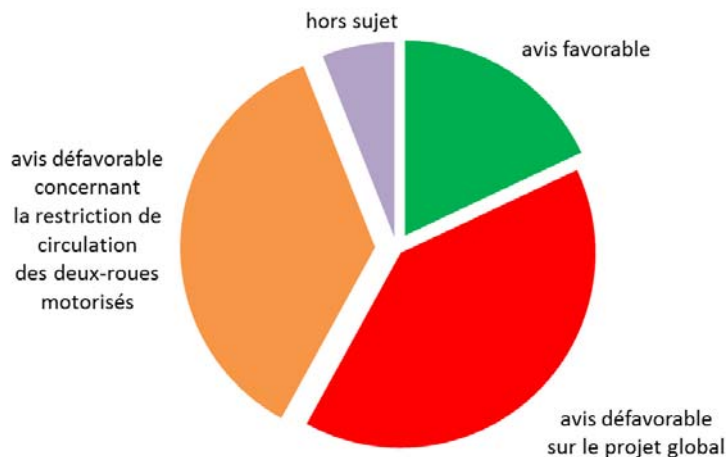
Il est demandé à la Ville de Paris de développer et conserver une politique tarifaire attractive de l'occupation du domaine public parisien au profit des professionnels ayant opté pour des solutions de mobilité électrique.

## Avis recueillis auprès du public

2189 avis ont été recueillis lors de la consultation publique qui s'est déroulée du 20 décembre 2016 au 10 janvier 2017. La quasi-totalité de ces contributions a été faite via la consultation en ligne (2185).

Une pétition recueillant, à la date du 12 janvier 2017, 22636 signataires a également été déposée à la Mairie du 9<sup>ème</sup> arrondissement de Paris (<https://www.change.org/p/free-wheels-pour-que-les-voitures-anciennes-puissent-circuler-%C3%A0-paris-apr%C3%A8s-le-1er-juillet-2016>).

Les avis recueillis se répartissent de la façon suivante :



Les commentaires ont été faits sur les mesures de restrictions mais également sur l'ensemble de la politique de déplacement de la Ville de Paris. De nombreuses remarques négatives concernent l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route ainsi que l'obligation d'apposer un certificat qualité de l'air sur son véhicule.

Les remarques classées « hors sujet » ne permettent pas de savoir quel est l'avis du contributeur sur la création d'une zone à circulation restreinte à Paris. Il s'exprime majoritairement sur les sujets suivants :

- non réception du certificat qualité de l'air / procédure d'obtention
- développement du vélo
- fermeture des voies sur berges
- nuisances aéroportuaires
- nuisances ferrées (locomotives diesel)
- aides financières pour le renouvellement d'un véhicule (de la Ville de Paris et de la Métropole du Grand Paris)

Les principales remarques émises sur la création d'une zone à circulation restreinte à Paris comprennent les citations suivantes :

### *Les citations suivantes apparaissent dans 35% des contributions :*

- Cette mesure pénalise les revenus modestes et exclue les populations les plus pauvres.
- Ces mesures sont une atteinte à la liberté de circuler.

### *Les citations suivantes apparaissent dans 35% des contributions :*

- Il faut favoriser la circulation des deux-roues motorisés et ne pas les restreindre car ils contribuent au désengorgement de la circulation et contribuent faiblement à la pollution.
- Les deux-roues motorisés ne sont pas à motorisation diesel.
- Les deux-roues motorisés consomment moins de carburant qu'une voiture et permettent des déplacements de durée moindre.

### *Les citations suivantes apparaissent dans 15% des contributions :*

- Le système de classification sur l'âge des véhicules est une aberration, il n'est pas lié à la pollution.
- La vignette est une nouvelle taxe.
- La vignette favorise les gros véhicules récents qui polluent davantage que les anciens véhicules qui sont plus petits.

*La citation suivante apparait dans 10% des contributions :*

- Il faut s'attaquer aux vraies sources de pollution : industrie, avions, transports en commun, locomotives diesel et bateaux sur la Seine.

*Les citations suivantes apparaissent dans 5% des contributions :*

- Les mesures doivent être appliquées avec fermeté.
- Les contrôles doivent être fréquents et le niveau des amendes dissuasif.
- Les mesures doivent être plus drastiques pour les véhicules poids lourds.
- Les mesures ne doivent concerner que les véhicules diesel. Il faut privilégier les véhicules essence.
- Cette mesure doit se faire à l'échelle de la Région.

*Les citations suivantes apparaissent dans 5% des contributions :*

- Il faut rendre les transports en commun gratuits afin d'en inciter l'usage, mais également améliorer leur efficacité.
- Les transports en commun sont inadaptés à ce genre de mesure aujourd'hui.
- Il faut que les transports en commun fonctionnent 7 jours/7, 24h/24.
- Il faut développer encore l'usage du vélo et les aménagements cyclables.

*Les citations suivantes apparaissent dans 5% des contributions :*

- Ces mesures n'ont pas été réfléchies en amont. Il n'y a pas eu de concertation avec les usagers.
- Ces mesures sont démagogiques.
- Cette consultation ne sert à rien puisque tout est déjà acté.

*Les citations suivantes apparaissent dans 2% des contributions :*

- Il faut des dérogations pour les personnes âgées et les rendez-vous médicaux.
- Il faut des dérogations pour les gens qui travaillent en horaires décalés ou vont aux cours du soir et qui ne peuvent compter sur les transports en commun (régularité, sécurité)
- Il faut des dérogations pour pouvoir aller faire entretenir son véhicule qui n'a plus le droit de rouler en semaine alors que les garages sont ouverts uniquement durant les horaires de la ZCR.
- Il faut pouvoir sortir de Paris, pour partir en vacances par exemple, durant les heures creuses (en journée en semaine).
- Il faut pouvoir accéder aux gares grandes lignes.
- Il faut des dérogations selon les revenus.
- Il faut instaurer des quotas de kilomètres autorisés pour les véhicules restreints.

*Les citations suivantes apparaissent dans 2% des contributions :*

- Enfin on s'occupe de la lutte contre la pollution.
- Merci de vous préoccuper de notre santé.
- Il faut continuer sur cette voie.
- Les parisiens et surtout les plus jeunes, nos enfants, doivent pouvoir vivre dans leur ville sans souffrir de la pollution au quotidien. Merci pour vos efforts en ce sens. Continuez!

*Les citations suivantes apparaissent dans 1% des contributions :*

- Il faut mettre en place un péage pour rentrer dans la Ville et rendre son coût proportionnel aux revenus.
- Il n'y a pas de place pour laisser son véhicule hors de la zone à circulation restreinte. Il faut créer des parkings

*Les citations suivantes apparaissent dans 1% des contributions :*

- Il faut faciliter l'achat d'un véhicule hybride ou électrique. Ils sont trop chers.
- Il y a encore des avantages fiscaux sur les véhicules diesel.

*La citation suivante apparait dans 1% des contributions :*

- Les administrations et la RATP doivent être exemplaires.

*La citation suivante apparait dans moins de 1% des contributions :*

- Que faire de nos véhicules interdits qui n'ont de fait plus de valeur pécuniaire ?

La plupart des contributeurs ayant cité plusieurs thématiques, le total fait plus de 100.