

Synthèse des avis de la consultation des acteurs institutionnels et du public préalable à la mise en place d'une zone à faibles émissions (dite juridiquement zone à circulation restreinte) dans le périmètre de l'intra A86



Ville de Saint-Maurice
Val-de-Marne

SYNTHESE DES AVIS Ville de Saint-Maurice

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 31 avis recueillis entre le 1^{er} avril et le 6 mai 2019 (la totalité en ligne), conformément à l'arrêté de la Ville de Saint-Maurice définissant les modalités de la consultation relative au projet de Zone à Faibles Emissions (dite juridiquement Zone à Circulation Restreinte). 3 avis ont été réceptionnés en dehors de la période de consultation du public : l'Association UDELCIM, le Syndicat Territorial des Distributeurs de Combustibles-Carburants et Services Chauffage Paris-Ile-de-France, la Fédération Française des Automobilistes Citoyens. Parmi les contributeurs, 28 déclarent résider sur la commune, 3 sont extérieurs ou se positionnent sur un territoire plus large. Est également présentée dans ce document, la synthèse des avis des acteurs institutionnels.

1. Synthèse des avis du public

Sur les 31 avis recueillis, les contributeurs se déclarent majoritairement (48%) en faveur de la mesure. Dans 29% des cas, l'opinion des contributeurs n'est pas clairement exprimée. Moins d'un quart d'entre eux se prononcent défavorablement.

Les contributeurs favorables au projet

Exposent en premier lieu des arguments relatifs à l'impact positif de la mesure sur la santé et l'environnement. Quelques-uns évoquent le besoin d'un projet plus ambitieux, ainsi que le besoin de développer en parallèle des modes alternatifs à la voiture individuelle. Des contributeurs réclament une application stricte et des contrôles renforcés dans la ZFE, tandis qu'un contributeur s'interroge sur le périmètre de la mesure. La quasi-totalité des contributeurs faisant des remarques relatives à l'arrêté évoquent les voies faisant l'objet d'opposabilité et les voies exclues (notamment l'A4). Un contributeur regrette les exemptions de véhicules et la date de mise en place.

Les contributeurs défavorables au projet

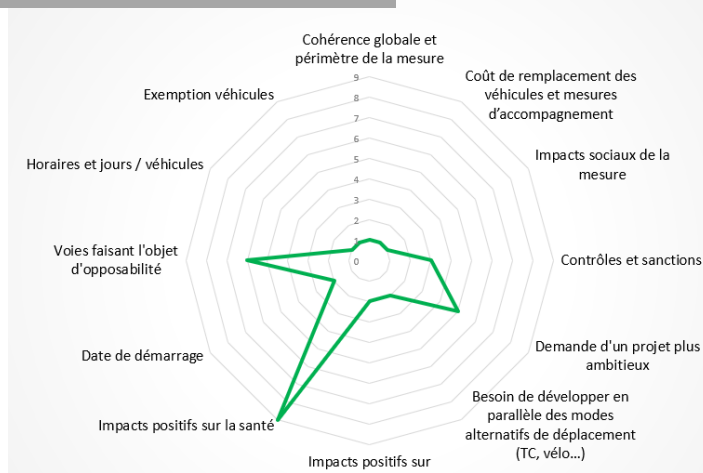
Evoquent principalement leurs doutes vis-à-vis du caractère polluant des véhicules concernés par la mesure. Certains soulignent l'absence de solutions de remplacement ainsi que le coût de remplacement des véhicules et l'insuffisance des mesures d'accompagnement, d'autres émettent des doutes relatifs au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement. Deux contributeurs estiment que la mesure est pénalisante et discriminatoire. Une seule contribution évoque l'arrêté et une date de mise en œuvre considérée comme bien trop précoce.

Avertissement : « Ce rapport réalise la synthèse des avis exprimés de façon spontanée par les habitants ou usagers. Il ne constitue pas un sondage représentatif du point de vue des habitants de l'ensemble de la commune ».

2. Analyse des avis du public

2.1 Les avis favorables ou favorables sous réserves

Les arguments favorables au projet



Les contributeurs favorables au projet sont demandeurs de plus d'ambition

« Il faut rapidement envisager des mesures plus ambitieuses, notamment concernant la pollution de l'A4

Je suis totalement pour !

- Les contributeurs favorables au projet exposent en premier lieu des arguments relatifs à l'impact positif de la mesure sur la santé et l'environnement : « Cela étant devenu insupportable (nuisances sonores, infections respiratoires de plus en plus fréquentes) / La qualité de l'air en Ile-de-France s'est trop dégradée pour temporiser sur ce sujet très préoccupant / Il est EVIDENT que c'est un problème de santé publique MAJEUR / Excellente initiative qui permet, d'améliorer la qualité de l'air à Paris et ses environs »
- Quelques contributeurs évoquent le besoin d'un projet plus ambitieux, ainsi que le développement en parallèle des modes alternatifs à la voiture individuelle : « Je pense que St-Maurice devrait aussi exclure le Crit'Air' 4 comme le font Paris et ses communes voisines / C'est un bon premier pas mais il faut continuer à avancer pour aller beaucoup plus loin / Il faut favoriser cette action et essayer d'instaurer de plus en plus du covoiturage / Continuer l'effort sur les alternatives au transport individuels et les prioriser sur les routes, évangéliser le télétravail [...] évangéliser le co-voiturage »
- Certains évoquent les impacts sociaux de la mesure et l'accompagnement des foyers les plus fragiles : « Cela risque d'entraîner des déséquilibres sur les foyers à faible revenu, il faudra traiter au cas par cas les aides / Les détenteurs de véhicules non classés ou Crit air 5 se soucient peu d'environnement. Les aides à la conversion existent depuis longtemps et ont été augmentées ».
- Quelques contributeurs réclament une application stricte et des contrôles renforcés dans la ZFE : « Il y a un vrai sujet sur le contrôle de l'application de cette règle car même si la ZFE a été mise en place dans Paris, je n'ai pas vraiment l'impression qu'elle soit appliquée à sa juste valeur / Ce que j'attends de l'Etat : un contrôle STRICT et automatisé des véhicules entrant dans la ZFE, une

répression systématique et dissuasive, sans exception / Il faut se servir des portiques de Mme Royal et filmer et taxer les véhicules en contravention. »

- Tandis qu'un contributeur s'interroge sur le périmètre de la mesure : « C'est un début mais il faut que toutes les communes concernées jouent le jeu ! Il faut avancer progressivement car, ensuite, comment faire avec L'AUTOROUTE A4 ».

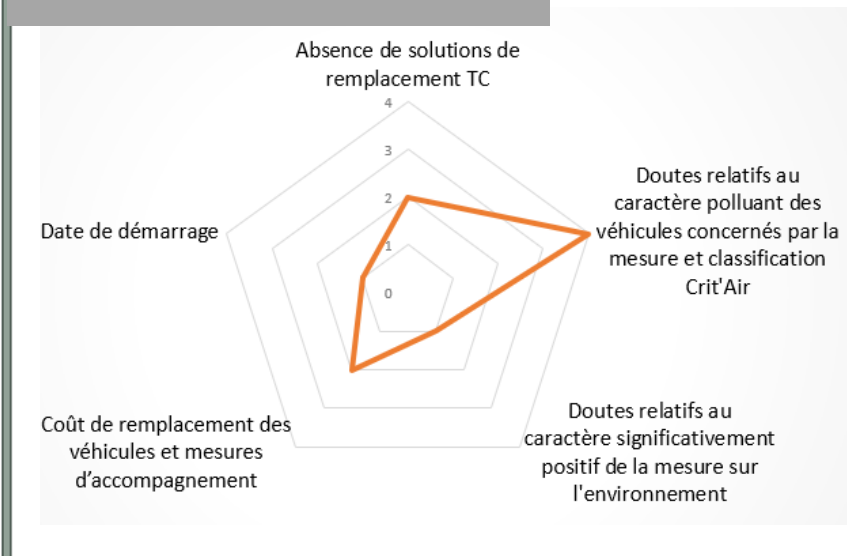


Focale sur les arguments relatifs à l'arrêt

- La quasi-totalité des contributeurs faisant des remarques relatives à l'arrêt évoquent les voies faisant l'objet d'opposabilité et les voies exclues (notamment l'A4) : « Il me semble qu'il faut rapidement envisager des mesures plus ambitieuses, notamment concernant la pollution de l'A4 / Notre ville borde l'A4, la N4 et est enjambée par l'A86 ».
- Un contributeur regrette les exemptions de véhicules, la date de lancement et les périodes d'application de la mesure : « Je regrette deux choses : la lenteur de la mise en place de ces mesures et les dérogations encore nombreuses. Les dérogations vident l'arrêt de sa substance (article 3) et risquent d'en limiter l'impact. Je ne comprends pas bien non plus pourquoi la pollution poserait plus de problème les jours fériés... ».

2.2 Les avis défavorables ou défavorables sous réserves

Les arguments défavorables au projet



Les rédacteurs d'avis défavorables expriment leur désaccord selon des termes résolument négatifs

“
Je trouve cette mesure profondément injuste

Je suis contre les ZFE, inutiles et pénalisantes

- Les contributeurs défavorables au projet évoquent principalement leurs doutes vis-à-vis du caractère polluant des véhicules concernés par la mesure :

« Je trouve cette mesure profondément injuste car elle n'est absolument pas basée sur des tests réels, mais uniquement sur une question économique visant à doper l'industrie Automobile. Il existe un contrôle technique où on mesure le taux de pollution et ma voiture ne pollue pas plus que celle de mon père, classée en 3 car plus récente / A qui fera-t-on croire qu'un véhicule type HUMMER pollue moins qu'une vieille TWINGO ? Il eut fallu mettre en place par l'intermédiaire des contrôles techniques les vraies mesures d'émissions polluantes RÉELLES de chaque véhicule et ensuite de leur attribuer la vignette correspondante ».

- Certains soulignent l'absence de solutions de remplacement ainsi que le coût de remplacement des véhicules et l'insuffisance des mesures d'accompagnement :

« Si au 1er juillet la loi passe je me retrouverai dans l'incapacité de changer de voiture car l'aide attribuée est trop faible, et la personne handicapée que je transporte régulièrement devra faire appel à des services médicalisés pour ses déplacements. Si cette loi devait passer dans un délai aussi court et donc sans laisser aux particuliers le temps de s'organiser financièrement il serait normal que l'Etat accorde en plus des aides un crédit d'impôt / Je n'ai pas les moyens de changer de véhicule et pourtant j'en ai besoin pour me rendre au travail »

- D'autres émettent des doutes relatifs au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement :

« Les ZFE sont un moyen de taxer les populations en leur faisant croire que la pollution est de leur fait. Air Paris étant à la botte des politiciens, l'avis émis par cet organisme est sujet à caution. Je suis contre les ZFE, inutiles et pénalisantes. Ce ne sont pas les quelques véhicules un tant soit peu « anciens » qui génèrent la pollution ».

- Deux contributeurs estiment que la mesure est pénalisante et discriminatoire :

« Je suis contre les ZFE, inutiles et pénalisantes / La maire de Paris a mis en place une mesure discriminatoire en dépit de tout bon sens ».



Focale sur les arguments relatifs à l'arrêt

- Une seule contribution évoque la date de mise en œuvre considérée bien trop précoce : « Si cette loi devait passer dans un délai aussi court et donc sans laisser aux particuliers le temps de s'organiser financièrement il serait normal que l'Etat accorde en plus des aides un crédit d'impôt »

2.3 Le point de vue des contributeurs « neutres » ou qui n'expriment pas clairement leur adhésion ou leur opposition à la ZFE

- **Parmi les contributeurs qui commentent la mesure sans exprimer clairement leur adhésion ou leur opposition, certains évoquent des éléments relatifs à la voirie et à l'aménagement urbain, et font état d'autres formes de pollution et nuisances (liées à la circulation) dans leur Ville :** « La rue de Lattre de Tassigny permet aux banlieusards d'éviter la porte de Bercy et de récupérer le périmètre nord à porte dorée. Les gens ne respectent ni les priorités, ni les piétons et encore moins les feux tricolores. Le quartier du plateau en pâté. / L'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny est hyper polluée en permanence, en plus d'être très dangereuse (aucun radar d'ailleurs). Il est important de limiter le flux de circulation sur cette voie routière où nous avons aussi très peur pour nos enfants (comportements routiers dignes d'une autoroute) / Coincée entre le bois de Vincennes et l'autoroute, St Maurice est le raccourci préféré des gens qui veulent récupérer le périmètre nord sans passer par Bercy. Ça roule vite, mal, ça stationne en double voire triple files sur de Lattre de Tassigny. Les priorités à droite, les piétons ne sont pas respectés. Faire des routes étroites avec des pavés au sol obligerait les gens à ralentir dans ce quartier (le plateau) qui pue le gasoil et où les bruits de moteur, d'accélération couvrent ceux des oiseaux et animaux installés dans l'hôpital ».
- **Un contributeur souligne l'importance de prêter attention à l'état des véhicules concernés par la mesure :** « La ZFE devant être mise en application dès le 1er juillet 2019 pour les véhicules en Crit'Air 5 et non-classés d'avant 1997, cette mesure telle que présentée s'appliquera sans distinction aucune du réel état des véhicules concernés. Mais dans la réalité des véhicules bien plus récents, avec des kilométrages importants sont bien plus polluants qu'un véhicule parfaitement entretenu qui ne circule qu'occasionnellement mais qui sera dans les critères d'interdiction ».
- **Un autre propose de développer de façon proactive les modes alternatifs, et notamment le vélo :** « Il existe pourtant une solution simple, peu coûteuse par rapport aux infra routières et TC et dont les bénéfices sont énormes : le vélo. Ne faites pas les choses à moitié comme on le voit trop souvent, investissez dans des aménagements de qualité, pas au rabais comme l'ont fait les hollandais : ça fonctionne. »
- **Quelques contributions s'intéressent plus particulièrement à l'arrêté :**
 - Pour s'interroger sur les exemptions de véhicules :** « Je suis propriétaire de véhicules anciens (plus de 50 ans). Qu'avez-vous prévu pour ces véhicules ? Par ailleurs, qu'en est-il des véhicules immatriculés à l'étranger et qui, par nature, n'ont pas de vignette Crit'Air ? »
 - Pour faire des propositions de restriction de vitesse concernant les voies faisant l'objet d'opposabilité :** « L'impact de pollution pourrait être diminué en réduisant la vitesse sur certains axes comme l'A4 entre Joinville et Paris. En passant de 90 à 70. Sur les voies rapides de type route/autoroute, la majorité des études montre un effet plutôt positif sur les émissions et les concentrations de polluants. La baisse des émissions peut atteindre 20% pour les oxydes d'azote et les PM10. La limitation de vitesse permet d'agir sur le trafic en le fluidifiant et en réduisant la congestion ».
- **Enfin on trouve parmi ces contributeurs deux avis exposés par la FFB (Fédération Française du Bâtiment Grand Paris) et la CGAD (Organisation représentative des métiers de l'artisanat, du commerce alimentaire de proximité et de l'hôtellerie-restauration) :**
 - **La FFB Grand Paris** souhaite assister les communes de la Métropole du Grand Paris dans la création d'une zone métropolitaine de circulation à faible émission. Elle note cependant que la future zone doit prendre en considération les difficultés que peuvent rencontrer les professionnels afin d'allier impératifs environnementaux et réalités économiques du territoire. Pour cela, elle fait plusieurs propositions : maintenir des dérogations harmonisées pour les professionnels du bâtiment, afin qu'ils aient le temps de s'adapter et de changer leur flotte de véhicules, en particulier pour les entreprises les plus fragiles. Elle propose l'adoption de certaines dérogations ; la réalisation d'études d'impacts économiques afin d'évaluer les conséquences des mesures de restrictions de circulation sur l'activité des entreprises du Bâtiment ; l'accompagnement des professionnels dans la transition vers des flottes de véhicules à faibles émissions (aides financières, guichet unique métropolitain).
 - **La CGAD** souhaite faire part de ses doléances liées à la mise en place d'une ZFE, qui peut avoir des impacts économiques sur certaines entreprises qui nécessitent une activité logistique pour travailler. C'est pourquoi l'organisation souhaite que des dérogations puissent être prévues dans l'arrêté à venir concernant les véhicules approvisionnant les marchés et habilités à le faire (une seule carte pour l'ensemble des communes), les véhicules frigorifiques et les véhicules isothermes.

3. Synthèse des avis des acteurs institutionnels

Au terme de la consultation des acteurs institutionnels, 7 avis ont pu être réceptionnés par la Ville de Saint-Maurice. Les autres avis simples non rendus dans les 2 mois sont réputés favorables.

- **Avis conforme - le Préfet du Val-de-Marne émet un accord sur le projet de ZCR.** Il indique que ce projet est indispensable à l'amélioration de la qualité de l'air en Ile-de-France, celle-ci faisant l'objet de contentieux entre la France et l'Union Européenne, au niveau national et régional pour manquement au respect des seuils sanitaires et insuffisance des politiques publiques correctrices.
 - Les radiales du réseau routier national incluses dans le périmètre intra A86 ont vocation à être intégrées dans les ZCR, dans la perspective d'intégration du périphérique dans la zone à circulation restreinte parisienne.
 - La Rocade A86 et ses bretelles d'entrée /sortie seront exclues de la ZCR pour assurer les continuités d'itinéraire de transit et la capacité à contourner l'agglomération. Les itinéraires permettant de sortir/accéder à l'A86 seront exclus également pour garantir aux usagers la libre circulation. Les communes traversées par l'A86 devront lister dans leur arrêté les voies exclues du dispositif.
 - S'agissant des besoins de délestage ou de déviation du trafic suite à un accident/incident sur le réseau routier national, il indique la nécessité de pouvoir suspendre provisoirement les restrictions de circulation, sur les itinéraires de délestage ou déviation pendant la durée des mesures, afin de préserver la fluidité du réseau.
 - Il précise que les restrictions de circulation correspondantes devront prendre effet après prise des arrêtés et mise en place des signalisations directionnelle et de police correspondantes

- **Avis simple – Courrier du Conseil départemental du Val-de-Marne (CD 94) qui rend un avis consultatif sur le projet de ZCR.** Il rappelle les enjeux de concentration des polluants atmosphériques en Ile-de-France et plus particulièrement dans le Val-de-Marne ainsi que son engagement pour la réduction de l'impact du trafic sur la qualité de l'air. Le département tient à réaffirmer l'urgence à agir en faveur d'une amélioration de la qualité de l'air ainsi que son positionnement en faveur de la mise en place d'une ZCR « juste, progressive, concertée et accompagnée ». Le CD94 précise que des éléments complémentaires auraient gagné à être inclus dans le dossier de consultation pour pouvoir évaluer toute la pertinence et le caractère adapté de la mesure :
 - Des éléments relatifs aux dispositifs d'aide à la conversion des véhicules. Le CD 94 indique que ce point est essentiel afin d'accompagner les particuliers/salariés les plus modestes et regrette que le dossier de consultation ne mentionne pas les dispositifs existants, ni leur éventuelle mise en cohérence. Le CD 94 tient à l'ouverture de ces dispositifs également aux salariés et indépendants travaillant dans la ZCR.
 - Le Département note que le calendrier annoncé pour la mise en place des différentes étapes de la ZCR ne tient pas compte de celui de mise en service d'infrastructures majeures de transports publics telle que les lignes 14 et 15 du Grand Paris Express dont la mise en service est annoncée à l'horizon 2024-2025. Il constate également que le dossier de consultation n'intègre aucune vision stratégique pour développer des infrastructures favorisant des modes actifs de déplacement. Il précise que si la zone de circulation appliquée aux véhicules Crit'air 5 n'aura qu'un impact limité sur la fréquentation du réseau, la mise en œuvre des étapes ultérieures de la ZCR pourrait entraîner une hausse conséquente de la fréquentation du réseau de transports, pouvant causer d'importantes dégradations de l'offre de transport.
 - Le Département regrette que la mise en place de la ZCR ne s'accompagne pas d'une stratégie contribuant au rééquilibrage Est-Ouest de l'habitat-emploi permettant de réduire les besoins et les distances domicile-travail.
 - Le CD 94 signale l'absence d'éléments présentant les impacts socio-économiques de cette ZCR nécessaires à l'identification des mesures de compensation et d'accompagnement adéquates. Le Département souligne que la démarche ne peut aboutir sans l'adhésion de la majorité des villes.
 - Il indique que l'Etat s'est engagé, dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités, à mobiliser tous les leviers visant à accompagner les collectivités dans le déploiement de ces zones à faibles émissions. Or ces moyens (financiers, humains ou réglementaires) ne sont à ce jour pas garantis pour les collectivités qui projettent une ZCR.

- **Avis simple : délibération d'Ile-de-France Mobilités (IDFM)** qui émet un avis sur les projets d'arrêtés instaurant des zones à circulations restreintes dans certaines communes situées à l'intérieur de l'A86 hors Paris. IDFM demande à la MGP d'apporter des justifications complémentaires sur les conséquences économiques et sociales de la mise en place de la ZFE et de mettre en place un dispositif de suivi et d'évaluation de ces impacts en l'y associant étroitement. Il est également demandé à l'Etat, la MGP et la Ville de Paris de prendre des mesures d'accompagnement supplémentaires pour limiter les impacts des restrictions de circulation pour les particuliers et les professionnels. IDFM considère que les aides à l'achat d'un véhicule moins polluant, doivent être étendues aux salariés et indépendants travaillant dans la ZFE. Dans son avis IDFM :

- Expose que la qualité de l'air reste préoccupante en Ile-de-France, où les valeurs limites pour les principaux polluants liés aux transports sont régulièrement dépassés notamment à proximité du trafic routier, même si une amélioration a été constatée ces dernières années avec l'évolution technologique du parc des véhicules. IDFM précise, qu'en matière d'impact sur la santé, c'est le niveau de la pollution chronique qui est déterminant et que seule une action concertée des acteurs de la mobilité en Ile-de-France permettra de réduire les niveaux observés et de réduire l'exposition des Franciliens au quotidien, comme c'est le cas dans la démarche poursuivie dans le cadre de la Feuille de route 2017-2020 du PDUIF
- Estime que le projet de ZFE, à l'intérieur de l'autoroute A86 vient en complément de ces actions.
- Prend acte des éléments d'évaluation fournis, mais souligne les limites des hypothèses relatives à la part des véhicules concernés par les restrictions, le taux de respect de la mesure, ainsi que la part des Franciliens qui renouvelleront leur véhicule ou de ceux qui se reporteront vers les transports en commun. IDFM invite la Métropole à finaliser l'enquête qui visait à apprécier plus précisément le parc de véhicule circulant à l'intérieur de l'A86 afin de mieux éclairer les décisions à prendre par les communes pour les prochaines étapes de restriction de circulation.
- Regrette que l'évaluation devant accompagner le projet d'arrêté n'ait pas été enrichie des études concernant le report vers les transports collectifs ou le nombre de véhicules concernés. Ajoute que le dossier de consultation aurait gagné à être complété par une étude approfondie des impacts sociaux et économiques de la ZFE.
- Considère qu'il aurait été intéressant que figurent au dossier, les éléments fournis par ses soins sur la qualité de la desserte en transports collectifs, ainsi que sur l'impact de la ZFE sur la charge des réseaux collectifs suivant plusieurs scénarios d'interdiction, qui montrent notamment, que la mesure aura un impact limité sur la fréquentation du réseau de transports collectifs franciliens, du fait d'un report modal très faible des utilisateurs des véhicules interdits.
- Précise que du fait de sa démarche en faveur de la transition énergétique du parc de bus et cars, les contraintes apportées par la ZFE ne présenteront pas de difficultés.
- Rappelle que des dispositifs d'aide à l'achat de véhicules propres proposés, par la Région Ile-de-France, l'Etat, la MGP et la Ville de Paris, à l'attention des particuliers et des professionnels, et regrette qu'ils ne soient pas mentionnés dans le dossier de consultation. IDFM indique que les dispositifs d'aides existants pourraient se révéler insuffisants pour compenser les impacts de la mesure notamment pour les particuliers ou les professionnels les plus démunis. Un accompagnement est donc nécessaire.
- Précise que les étapes ultérieures d'interdiction, auront des impacts beaucoup plus forts sur la fréquentation des transports collectifs, les déplacements des professionnels et des particuliers, et mentionne la création par la Région Ile-de-France d'un groupe de travail chargé d'évaluer précisément les impacts et de définir les mesures d'accompagnement nécessaires. IDFM, insiste sur le fait que les prochaines étapes de restriction de circulation doivent être cohérentes dans leur progressivité avec les plans de renouvellement des véhicules dédiés aux transports collectifs.
- Invite les collectivités à faciliter la maîtrise par Ile-de-France Mobilités de surfaces foncières complémentaires permettant d'augmenter les capacités de remisage et de maintenance des bus, selon les standards de performance énergétique souhaités.

- **Avis simple - La Chambre de Commerce et d'Industrie départementale du Val-de-Marne (CCI 94) émet un avis réservé sur le projet de création d'une ZCR.** Si elle approuve la démarche ainsi que l'esprit des mesures proposées, qui sont de nature à répondre aux enjeux climatiques et au problème de santé publique que représente la pollution atmosphérique, elle alerte sur la nécessité d'une meilleure prise en compte des impacts d'une telle mesure sur les entreprises. La CCI 94 mentionne de nombreuses contraintes pesant sur les entreprises (réduction des voies de circulation, diminution des espaces de livraison, restriction de circulation...) s'accumulant dans une temporalité ne leur laissant que peu de temps pour s'adapter.
 - Elle demande une **clarification des modalités de mise en œuvre des mesures dérogatoires** prévues pour certaines activités économiques ainsi que l'étude des dispositions

complémentaires pour les entreprises les plus fragiles. Elle approuve l'établissement d'une liste dérogatoire pour certaines catégories de véhicules professionnels.

- Concernant les **véhicules d'approvisionnement des marchés**, la CCI note que les commerçants vivent rarement dans les communes des marchés où ils déballetent, et doivent donc traverser des communes avoisinantes potentiellement concernées par la ZCR pour s'y rendre. En conséquence, elle demande que soit étudié un système d'habilitation unique pour tous les professionnels approvisionnant les marchés (« abonnés » ou « passagers », valable pour l'ensemble des communes de la ZCR. Elle propose de rendre valable sur toutes les communes de la ZCR une habilitation délivrée par l'une d'entre-elles, prévoir une habilitation au niveau métropolitain, etc. La CCI souligne en outre l'importance d'une modernisation des équipements de marché (installation de bornes de recharges électriques notamment) afin d'accompagner le processus de modernisation du parc de véhicules des commerçants.

La CCI 94 estime nécessaire **d'étudier un système de dérogation destiné aux TPE/PME les plus fragiles**, ne disposant pas de la capacité financière pour remplacer un véhicule.

- La CCI 94 approuve le choix du périmètre métropolitain retenu pour la ZFE. Elle regrette que certaines communes du périmètre aient décidé de ne pas prendre d'arrêté ZCR et que les modalités d'exclusion des voies, au-delà de l'A86 pour les communes partiellement concernées par la ZFE Métropolitaine, ne soient pas harmonisées. Elle souligne que cela nuit à la compréhension et à la cohérence de l'ensemble.
- **La CCI fait part de sa préoccupation sur le calendrier des futures interdictions**, compte tenu des impacts sur les entreprises. C'est pourquoi elle demande l'élaboration d'études socio-économiques à l'échelle métropolitaine et mises à disposition des acteurs locaux concernés. Ceux-ci pouvant ainsi être en capacité d'évaluer les impacts des différentes étapes de restriction sur les entreprises. La visibilité du calendrier constitue la condition pour les entreprises d'anticiper leurs investissements. La CCI fait part de l'offre encore insuffisante de véhicules propres adaptés aux besoins des entreprises, du maillage parcellaire des bornes d'approvisionnement en énergies alternatives.
- La CCI 94 **préconise la mise en place d'un plan d'accompagnement ambitieux**, mis en place par les collectivités concomitamment à la mise en place de la ZCR, afin d'informer et d'accompagner les professionnels. Il est souhaité que ces mesures d'accompagnement fassent l'objet d'une concertation intercommunale et soient pensées à l'échelle régionale.
- La CCI 94 demande qu'une concertation soit prévue lors de la mise en œuvre de la ZCR, afin d'analyser les impacts et permettre des ajustements. Elle préconise une instance de suivi à l'échelle métropolitaine, associant notamment les représentants des professionnels.

- **Avis Simple : La Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Val-de-Marne (CMA 94)** partage les objectifs de réduction de la pollution et d'amélioration de la qualité de vie dans les communes du Val-de-Marne. Cependant, elle formule six préconisations pour une mise en œuvre de la ZCR compatible avec le fonctionnement des entreprises artisanales :

- Elle demande une clarification du processus de dérogation pour les activités économiques, sur la forme (vignette, courrier...) et sur les justificatifs à présenter par le professionnel en cas d'éligibilité à cette dérogation. Plus particulièrement concernant la dérogation des véhicules d'approvisionnement de marchés, la CMA invite à s'appuyer sur la carte professionnelle de « marchand ambulant ». La CMA 94 s'interroge également sur l'autorité compétente qui délivrera les dérogations pour les professionnels du déménagement, ainsi que les délais d'instruction.
- La CMA94 préconise une harmonisation des modalités d'exclusion des voies pour les communes partiellement incluses dans le périmètre A-86.
- Elle souligne la nécessité d'élargir les dérogations prévues pour les professionnels n'ayant pas la capacité financière de remplacer leur véhicule Crit' Air 5 ou non classé.
- Sur la nécessité de faire connaître les dispositifs d'aides au remplacement des véhicules polluant, elle insiste sur le rôle essentiel des collectivités, des organismes consulaires et des fédérations de professionnels dans le processus d'information des entreprises.
- Elle préconise la mise en place d'une instance de suivi, à l'échelle métropolitaine pour analyser les impacts de la ZFE et proposer des ajustements le cas échéant.
- La CMA 94 alerte sur l'interdiction complète des véhicules diesel en 2024 dans la ZFE étant entendu qu'une grande majorité des véhicules utilitaires sont des diesels. Elle indique que les alternatives moins polluantes sont rarement adaptées aux besoins des professionnels. Elle

alerte également sur la nécessité d'adapter le réseau d'avitaillement en parallèle à l'évolution du parc de véhicules.

Avis simples des communes limitrophes

- **Le conseil municipal de la Ville de Charenton-le-Pont émet un avis favorable** sur le projet de zone à faibles émissions (ZFE) ou Zone à circulation restreinte de la Ville de Saint- Maurice **assorti des points de vigilance suivants :**
 - La ZFE doit s'accompagner de dispositif d'aides aux particuliers notamment des soutiens financiers complémentaires à ceux qui existent déjà de la part des collectivités concernées ;
 - La ZFE doit aussi être en cohérence avec un nécessaire renforcement des transports en commun et notamment des lignes de bus propres ;
 - Le calendrier de déploiement de la ZFE conduisant à interdire dès juillet 2019 aux véhicules Crit'Air 5 et Non classés de circuler dans le périmètre intra A86 est inadapté compte-tenu de l'inexistence de moyens de contrôle automatique pour le respect de cette mesure ;
 - Ce dispositif pourrait s'accompagner de la réduction de la vitesse à 70 km/h sur l'A4.
 - Le conseil municipal souhaite qu'en cas de pic de pollution, les autorités concernées examinent l'application de la circulation alternée dès le premier jour tout autant que la gratuité des transports en commun afin d'inciter les usagers à les emprunter.