

Conseil d'administration

du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Séance du 13 février 2019

Délibération n° 2019/022

AVIS DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE SUR LES PROJETS D'ARRETES INSTAURANT DES ZONES A CIRCULATION RESTREINTE A PARIS ET DANS CERTAINES COMMUNES SITUEES A L'INTERIEUR DE L'AUTOROUTE A 86

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air transposant la directive 2008/50/CE ;
- VU** le décret n°2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte ;
- VU** la délibération CM2018/11/12/11 de la Métropole du Grand Paris du 12 novembre 2018 relative à la mise en place de la zone à faibles émissions métropolitaine – Engagement et rôle de la Métropole du Grand Paris pour un déploiement à compter de juillet 2019 ;
- VU** la saisine, sur le projet d'arrêté instaurant une zone à circulation restreinte, du maire de chaque commune listée en annexe 3 à la présente délibération ainsi que les autres pièces du dossier de consultation (l'évaluation prospective des bénéfices apportés par la ZCR, l'évaluation de la quantité de véhicules concernés par les restrictions et le résumé non technique de l'étude justifiant la création d'une ZCR) ;
- VU** la saisine en date du 15 janvier 2019, sur le projet d'arrêté de la Maire de Paris et du Préfet de Police, instaurant une zone à circulation restreinte à Paris, ainsi que les autres pièces du dossier de consultation (l'évaluation prospective des bénéfices apportés par la ZCR, l'évaluation de la quantité de véhicules concernés par les restrictions et le résumé non technique de l'étude justifiant la création d'une ZCR) ;
- VU** la délibération n° 2016/510 du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 6 décembre 2016 ayant approuvé le plan d'actions prioritaires pour le développement de l'offre bus à l'horizon 2020 ;
- VU** la délibération n° 2017/348 du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 28 juin 2017 ayant approuvé les orientations pour la transition énergétique en vue de préparer un plan d'accélération ;

- VU** la délibération n°2018/156 du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 24 avril 2018 relative à la mise en œuvre d'un plan d'accélération pour la transition énergétique des réseaux de bus d'Île-de-France ;
- VU** l'avis motivé du 29 avril 2015 de la Commission européenne concernant le non-respect des normes sanitaires de qualité de l'air fixées pour les PM 10 ;
- VU** l'avis motivé du 15 février 2017 de la Commission européenne relatif au dépassement des normes sanitaires en matière de concentration du NO2 et insuffisance des plans d'action ;
- VU** le rapport n° 2019/022 ;
- VU** l'avis de la commission Offre de transport du 7 février 2019 ;

CONSIDÉRANT que la qualité de l'air est un enjeu majeur en Île-de-France, les niveaux de concentrations de polluants étant encore bien souvent trop élevés et la part de la population soumise à des dépassements trop importante ;

CONSIDÉRANT que la Commission Européenne a saisi, en mai 2018, la Cour de justice de l'Union Européenne de recours contre plusieurs pays européens, dont la France, pour non-respect des valeurs limites fixées pour le dioxyde d'azote (NO2) et pour manquement à l'obligation de prendre des mesures appropriées pour écourter le plus possible les périodes de dépassement ;

CONSIDÉRANT la très forte implication du Syndicat des Transports d'Île-de-France dans le développement et l'amélioration des transports collectifs qui conduiront à augmenter leur usage ;

CONSIDÉRANT que le Syndicat des transports d'Île-de-France s'est engagé dans une démarche de transition énergétique du parc de bus et cars en se fixant pour objectif de disposer d'un parc de véhicules à 100% propres pour les zones urbaines les plus polluées en 2025, et pour cela de poursuivre l'objectif que tous les dépôts desservant les réseaux en zones denses soient convertis d'ici mi 2024 ;

CONSIDÉRANT la feuille de route du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France pour la période 2017-2020, approuvée le 3 octobre 2017, qui fixe le cadre des actions à mener en matière de mobilité sur cette période et décline notamment les plans d'actions ambitieux mis en place par Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France pour développer les transports collectifs, le vélo et plus généralement les alternatives à la voiture utilisées individuellement ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Emet l'avis en annexe 1 à la présente délibération sur les projets d'arrêtés instaurant une zone à circulation restreinte dans les communes situées à l'intérieur du périmètre délimité par l'autoroute A 86 dont la liste figure en annexe 3 à la présente délibération.

ARTICLE 2 : Emet l'avis en annexe 2 à la présente délibération sur le projet d'arrêté instaurant une zone à circulation restreinte à Paris.

ARTICLE 3 : Demande à la Métropole du Grand Paris 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 y associant étroitement Île-de-France Mobilités.

ARTICLE 4 : Demande à l'Etat, à la Métropole du Grand Paris, et à 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. Les aides à l'achat qui doivent encourager les particuliers et les professionnels à abandonner leur véhicule interdit au profit d'un véhicule moins polluant, doivent ainsi être étendues aux salariés et indépendants travaillant dans la ZFE, et non pas réservées aux seuls habitants de la métropole.

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE

ANNEXE 1

AVIS D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES SUR LES PROJETS D'ARRETES INSTAURANT DES ZONES A CIRCULATION RESTREINTE DANS CERTAINES COMMUNES SITUÉES A L'INTERIEUR DE L'AUTOROUTE A 86 HORS PARIS

1/ La qualité de l'air reste préoccupante en Île-de-France, où les valeurs limites pour les principaux polluants en lien avec les transports (dioxyde d'azote, particules) sont régulièrement dépassées sur une partie du territoire, notamment à proximité du trafic routier. Une amélioration a toutefois été constatée ces dernières années, en lien, principalement, avec l'évolution technologique du parc de véhicules. En matière d'impact sur la santé, c'est le niveau de la pollution chronique qui est déterminant. Il importe donc de la diminuer pour atteindre les normes de qualité de l'air fixées par l'Union européenne et traduites dans la réglementation française.

Seule une action concertée des acteurs de la mobilité en Île-de-France permettra de réduire les niveaux observés et de réduire l'exposition des Franciliens au quotidien. C'est le sens de la démarche poursuivie dans le cadre de la mise en œuvre de la Feuille de route du PDUIF pour la période 2017-2020.

A cet égard, Île-de-France Mobilités met en œuvre des mesures ambitieuses qui auront un fort impact sur la qualité de l'air. Il s'agit, d'une part, des actions de modernisation et de développement des transports collectifs et de l'incitation aux usages partagés des voitures qui conduiront à la diminution de la circulation automobile. Il s'agit, d'autre part, de la transition énergétique du parc de bus et de cars, qui aura un impact significatif sur la réduction des émissions de polluants.

A l'échelle locale, l'implication des collectivités est essentielle pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture et, notamment, encourager les modes actifs.

2/ Le projet de zone à faibles émissions (ZFE) à l'intérieur de l'autoroute A86, porté par la Métropole du Grand Paris, vient en complément de ces actions. Sa mise en œuvre repose sur l'adoption d'arrêtés par les maires des communes concernées pour interdire la circulation des véhicules les plus polluants.

L'évaluation de l'impact de cette ZFE a été réalisée par Airparif. Elle porte sur un scénario d'interdiction des véhicules Crit'Air 5 dans le périmètre intra A86, A86 exclue. Ce scénario ne tient donc pas compte de l'interdiction des véhicules Crit'Air 4 à Paris, projetée à la même date. Il ne tient pas non plus compte du fait que certaines communes du périmètre intra A86 n'envisagent pas de prendre un arrêté instaurant une ZCR.

Pour le scénario évalué, Airparif estime que la restriction concernera 1 % des kilomètres parcourus actuellement dans le périmètre intra A86, A86 exclue. Dans cette zone, les gains en émissions sont estimés à 3 % pour les NOx, 2 % pour les particules PM10 et 3 % pour les PM2,5. Le nombre d'habitants de la Métropole du Grand Paris exposés à des niveaux de dioxyde d'azote supérieurs aux valeurs limites diminuerait ainsi de 5 %, soit environ 40 000 habitants de la Métropole hors Paris. L'étude conclut également à la diminution des émissions en dehors de la Métropole, mais dans une proportion plus limitée : 2 % des

émissions d'oxydes d'azote, 1 % des émissions de particules PM10 et 1 % des émissions de particules PM2,5.

Concernant les catégories de véhicules impactés, l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 5 concernerait :

Catégorie de véhicules	Part des véhicules x kilomètres actuels impactés au sein de la ZFE
Véhicules particuliers	0,8 %
Véhicules utilitaires légers	0,9 %
Deux-roues motorisés	0,4 %
Poids lourds	3,6 %
Bus, cars, cars de tourisme	3,6 %

Île-de-France Mobilités prend acte des éléments d'évaluation fournis, qui portent sur les impacts de la ZFE sur la qualité de l'air et le parc de véhicules concerné par les restrictions.

Toutefois, il convient de souligner les limites des hypothèses prises sur la part des véhicules concernés par la restriction, le taux de respect de la mesure, ainsi que sur la part des Franciliens qui renouvelleront leur véhicule ou de ceux qui se reporteront vers les transports en commun. A Paris, les hypothèses s'appuient sur une enquête sur les véhicules circulant à Paris datant de novembre 2014. En revanche, l'enquête pilotée par la Métropole du Grand Paris, qui visait à apprécier plus précisément le parc de véhicules circulant effectivement à l'intérieur de l'A86, n'a pu aboutir dans les délais de l'étude. Île-de-France Mobilités invite la Métropole à finaliser cette enquête, afin de mieux éclairer les décisions à prendre par les communes, pour les différentes étapes de restriction de circulation envisagées.

3/ Île-de-France Mobilités regrette que l'évaluation devant accompagner le projet d'arrêté en application de l'article L. 2213-4-1 du CGCT ne soit pas plus complète. Celle-ci ne porte en effet que sur les éléments suivants :

- la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air ;
- les émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée ;
- la proportion de véhicules concernés par les restrictions et, le cas échéant, les dérogations prévues ;
- les réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte.

Pourtant le projet de ZFE à l'intérieur de l'A86 a fait l'objet d'autres études, notamment concernant le report de la voiture vers les transports collectifs lié à cette mise en place ou le

nombre de véhicules concernés. Le dossier de consultation aurait gagné à être enrichi par ces éléments et complété par une étude approfondie des impacts sociaux et économiques de la ZFE afin que les acteurs institutionnels consultés et le grand public puissent disposer d'une évaluation complète des impacts de la ZFE.

4/ Île-de-France Mobilités a fourni des éléments sur la qualité de la desserte en transports collectifs, ainsi que sur l'impact de la ZFE sur la charge des réseaux de transports collectifs suivant plusieurs scénarios de niveau d'interdiction (Crit'Air 5, 4 ou 3). L'analyse d'Île-de-France Mobilités a montré que la quasi-totalité des secteurs urbanisés du périmètre de la ZFE est couverte par la desserte ferrée (train, RER, métro, tramway) ou par des lignes de bus fréquentes. L'interdiction de la circulation des véhicules de Crit'Air 5 à compter du 1er juillet 2019 dans le périmètre délimité par l'autoroute A86 (hors Paris) aura un impact limité sur la fréquentation du réseau de transports collectifs francilien, du fait d'un report modal très faible des utilisateurs des véhicules interdits.

Il aurait été intéressant que ces éléments figurent au dossier de consultation.

5/ Île-de-France Mobilités s'est d'ores et déjà engagée dans une démarche, d'ampleur inégalée, en faveur d'une transition énergétique du parc de bus et cars, conduisant à l'arrêt des commandes de véhicules diesel au profit de l'acquisition de bus à faibles émissions. Les contraintes apportées par l'interdiction des véhicules Crit'Air 5 et non classés dans le périmètre intra A86 hors Paris en 2019 ne présentent pas de difficultés pour la gestion et l'affectation des véhicules aux différentes lignes desservant ces territoires, les derniers véhicules de motorisation Euro 3 des réseaux R'Bus, Marne et Seine et Situs devant être renouvelés à court terme.

6/ Des dispositifs d'aide à l'achat de véhicules propres ont été mis en place :

- par la Région Île-de-France : aide pour les artisans, professionnels, taxis, entreprises et micro-entreprises jusqu'à 50 salariés, ayant leur siège en Île-de-France :
 - jusqu'à 6 000 € pour l'achat d'un véhicule professionnel léger électrique, hydrogène ou GNV de moins de 3,5 tonnes et jusqu'à 9 000 € pour un véhicule professionnel de plus de 3,5 tonnes ;
 - pour les artisans taxis, jusqu'à 6 000 € pour l'achat direct ou la location d'un véhicule électrique, hybride rechargeable, à l'hydrogène ou au GNV ;
 - de 1 500 € à 3 000 € maximum pour l'achat d'un véhicule deux ou trois roues ou d'un quadricycle électrique.
- par l'Etat : bonus écologique allant jusqu'à 6 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique (voiture, camionnette, deux-roues) ; prime à la conversion allant jusqu'à 2 500 €, cumulable avec le bonus écologique, accordée aux particuliers et aux entreprises, collectivités, administrations de l'État s'ils mettent au rebut une vieille voiture ou camionnette et achètent ou louent une voiture ou camionnette électrique ou hybride ;
- par la Métropole du Grand Paris : aide aux particuliers, uniquement pour les habitants de la métropole et à l'exclusion des salariés et indépendants travaillant dans la métropole et donc contribuant à sa vitalité économique et ses recettes fiscales, allant de 500 € à 5 000 € pour l'achat ou la location longue durée d'un véhicule neuf ou d'occasion électrique, hydrogène, hybride rechargeable ou GNV (voiture particulière, camionnette propre, deux-roues, trois-roues et quadricycle électriques, ou vélo à assistance électrique), s'ils mettent au rebut une vieille voiture particulière, camionnette, ou un deux-roues thermique.

· par la Ville de Paris : aide aux auto-entrepreneurs, TPE et PME jusqu'à 50 salariés ayant leur siège à Paris ou en petite couronne, pour l'achat d'un véhicule électrique, hydrogène ou GNV, neuf ou d'occasion. Cette aide est non cumulable avec celle de la Région et limitée à :

- 1 000 € pour les véhicules micro-utilitaires,
- 6 000 € pour les véhicules utilitaires légers,
- 9 000 € pour un poids lourd supérieur à 3,5 t.

Toutefois, l'ensemble de ces mesures ne sont pas citées dans le dossier de consultation qui comporte trop peu d'éléments sur les mesures d'accompagnement pour limiter les impacts sociaux de la mise en œuvre de la ZFE. »

L'interdiction aura un impact sur les particuliers et les professionnels peu aisés ayant aujourd'hui l'obligation d'utiliser un véhicule de Crit'Air 5 ou non classé pour leurs déplacements quotidiens, et ne disposant pas du budget nécessaire pour renouveler leur véhicule. Dans le cas de certains professionnels, notamment les artisans, le report vers un autre mode n'est pas possible, il est donc nécessaire de les accompagner pour leur permettre d'opérer un changement de véhicule. Or les dispositifs d'aides existants pourraient se révéler insuffisants pour compenser cet impact.

7/ Les étapes ultérieures d'interdiction envisagées à compter de 2021, mentionnées dans la délibération de la Métropole, auront des impacts beaucoup plus forts sur la fréquentation des transports collectifs et les déplacements des professionnels et des particuliers.

A cet égard, la Région Île-de-France a décidé de mettre en place un groupe de travail afin d'évaluer précisément les impacts et de définir les mesures d'accompagnement nécessaires.

Par ailleurs, il importe que les mesures de restriction de circulation prévues par ces étapes futures soient cohérentes, dans leur progressivité, avec les plans de renouvellement des véhicules prévus par la RATP et les opérateurs privés, qui dépendent eux-mêmes des investissements programmés en faveur de l'adaptation des dépôts aux énergies propres.

8/ Afin de permettre la poursuite des développements de l'offre bus sur les territoires concernés, les collectivités sont invitées à faciliter la maîtrise par Île-de-France Mobilités de surfaces foncières complémentaires permettant d'augmenter les capacités de remisage et de maintenance, selon les standards de performance énergétique souhaités (véhicules de faibles émissions).

ANNEXE 2

AVIS D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES SUR LE PROJET D'ARRETE DE LA MAIRE DE PARIS ET DU PREFET DE POLICE INSTAURANT UNE ZONE A CIRCULATION RESTREINTE A PARIS

1/ La qualité de l'air reste préoccupante en Île-de-France, où les valeurs limites pour les principaux polluants en lien avec les transports (dioxyde d'azote, particules) sont régulièrement dépassées sur une partie du territoire, notamment à proximité du trafic routier. Une amélioration a toutefois été constatée ces dernières années, en lien, principalement, avec l'évolution technologique du parc de véhicules. En matière d'impact sur la santé, c'est le niveau de la pollution chronique qui est déterminant. Il importe donc de la diminuer pour atteindre les normes de qualité de l'air fixées par l'Union européenne et traduites dans la réglementation française.

Seule une action concertée des acteurs de la mobilité en Île-de-France permettra de réduire les niveaux observés et de réduire l'exposition des Franciliens au quotidien. C'est le sens de la démarche poursuivie dans le cadre de la mise en œuvre de la feuille de route du PDUIF pour la période 2017-2020.

A cet égard, Île-de-France Mobilités met en œuvre des mesures ambitieuses qui auront un fort impact sur la qualité de l'air. Il s'agit, d'une part, des actions de modernisation et de développement des transports collectifs et de l'incitation aux usages partagés des voitures qui conduiront à la diminution de la circulation automobile. Il s'agit, d'autre part, de la transition énergétique du parc de bus et de cars, qui aura un impact significatif sur la réduction des émissions de polluants.

A l'échelle locale, l'implication des collectivités est essentielle pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture et, notamment, encourager les modes actifs.

2/ Le projet de zone à circulation restreinte (ZCR) porté par la ville de Paris vient en complément de ces actions et s'intègre dans le projet de zone à faibles émissions (ZFE) à l'intérieur de l'autoroute A86.

L'évaluation de l'impact de cette ZCR comprend les éléments prévus par le code général des collectivités territoriales : une évaluation du parc de véhicules concernés par la mesure, ainsi qu'une évaluation de l'impact de celle-ci sur la qualité de l'air réalisée par Airparif. L'étude porte sur un scénario d'interdiction des véhicules de catégorie Crit'Air 4 dans Paris hors boulevard périphérique.

Pour le scénario évalué, Airparif estime que la restriction concernera 7 % des kilomètres parcourus actuellement dans Paris. Dans cette zone, les gains en émissions sont estimés à 23 % pour les NOx, 12 % pour les particules PM10 et 17 % pour les PM2,5. Le nombre Parisiens exposés à des niveaux de dioxyde d'azote supérieurs aux valeurs limites diminuerait ainsi de 41 %. L'étude conclut également à la diminution des émissions en dehors Paris, mais dans une proportion plus limitée : 7 % des émissions d'oxydes d'azote, 4 % des émissions de particules PM10 et 6 % des émissions de particules PM2,5. La ZCR instaurée dans Paris concernerait 3 % des kilomètres parcourus par les véhicules circulant en dehors de Paris.

Concernant les catégories de véhicules impactés, l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 4 concernerait :

Catégorie de véhicules	Part des véhicules x kilomètres actuels impactés au sein de la ZCR Paris
Véhicules particuliers	3,4 %
Véhicules utilitaires légers	6,2 %
Deux-roues motorisés	0,4 %
Poids lourds	8,9 %
Bus, cars, cars de tourisme	8,8 %

Île-de-France Mobilités prend acte des éléments d'évaluation fournis, qui portent sur les impacts de la ZCR sur la qualité de l'air et le parc de véhicules concerné par les restrictions.

Toutefois, ces hypothèses s'appuient sur une enquête sur les véhicules circulant à Paris datant de novembre 2014 qui gagnerait à être actualisée.

3/ Île-de-France Mobilités regrette que l'évaluation devant accompagner le projet d'arrêté en application de l'article L. 2213-4-1 du CGCT ne soit pas plus complète. Celle-ci ne porte en effet que sur les éléments suivants :

- la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air ;
- les émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée ;
- la proportion de véhicules concernés par les restrictions et, le cas échéant, les dérogations prévues ;
- les réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte.

Pourtant le projet de ZFE à l'intérieur de l'A86 a fait l'objet d'autres études, notamment concernant le report de la voiture vers les transports collectifs lié à cette mise en place ou le nombre de véhicules concernés. Le dossier de consultation aurait gagné à être enrichi par ces éléments afin que les acteurs institutionnels consultés et le grand public puissent disposer d'une évaluation complète des impacts de la ZCR parisienne.

4/ Île-de-France Mobilités n'a pas été associée aux études spécifiques réalisées par la ville de Paris sur cette nouvelle étape de la ZCR. Toutefois, dans le cadre des études pilotées par la Métropole du Grand Paris sur la ZFE à l'intérieur de l'A86, elle a réalisé une analyse des impacts de la ZFE sur la fréquentation des réseaux de transports collectifs. L'interdiction des véhicules Crit'Air 4 dans Paris et Crit'Air 5 et non classés dans le périmètre intra A86 hors Paris en 2019 a un impact réduit sur la fréquentation des transports collectifs.

5/ Île-de-France Mobilités s'est d'ores et déjà engagée dans une démarche, d'ampleur inégalée, en faveur d'une transition énergétique du parc de bus et cars, conduisant à l'arrêt des commandes de véhicules diesel au profit de l'acquisition de bus à faibles émissions. Si la RATP dispose encore dans son parc de bus de classe Crit'Air 4 (bus de motorisation Euro 4) desservant Paris à l'horizon mi-2019, elle rappelle que le plan de

renouvellement des bus est déjà engagé, en cohérence avec le programme de conversion énergétique des centres bus.

6/ Des dispositifs d'aide à l'achat de véhicules propres ont été mis en place :

- par la Région Île-de-France : aide pour les artisans, professionnels, taxis, entreprises et micro-entreprises jusqu'à 50 salariés, ayant leur siège en Île-de-France :
- jusqu'à 6 000 € pour l'achat d'un véhicule professionnel léger électrique, hydrogène ou GNV de moins de 3,5 tonnes et jusqu'à 9 000 € pour un véhicule professionnel de plus de 3,5 tonnes ;
- pour les artisans taxis, jusqu'à 6 000 € pour l'achat direct ou la location d'un véhicule électrique, hybride rechargeable, à l'hydrogène ou au GNV ;
- de 1 500 € à 3 000 € maximum pour l'achat d'un véhicule deux ou trois roues ou d'un quadricycle électrique.
- par l'État : bonus écologique allant jusqu'à 6 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique (voiture, camionnette, deux-roues) ; prime à la conversion allant jusqu'à 2 500 €, cumulable avec le bonus écologique, accordée aux particuliers et aux entreprises, collectivités, administrations de l'État s'ils mettent au rebut une vieille voiture ou camionnette et achètent ou louent une voiture ou camionnette électrique ou hybride ;
- par la Métropole du Grand Paris : aide aux particuliers, uniquement pour les habitants de la métropole et à l'exclusion des salariés et indépendants travaillant dans la métropole et donc contribuant à sa vitalité économique et ses recettes fiscales, allant de 500 € à 5 000 € pour l'achat ou la location longue durée d'un véhicule neuf ou d'occasion électrique, hydrogène, hybride rechargeable ou GNV (voiture particulière, camionnette propre, deux-roues, trois-roues et quadricycle électriques, ou vélo à assistance électrique), s'ils mettent au rebut une vieille voiture particulière, camionnette, ou un deux-roues thermique.
- par la Ville de Paris : aide aux auto-entrepreneurs, TPE et PME jusqu'à 50 salariés ayant leur siège à Paris ou en petite couronne, pour l'achat d'un véhicule électrique, hydrogène ou GNV, neuf ou d'occasion. Cette aide est non cumulable avec celle de la Région et limitée à :
- 1 000 € pour les véhicules micro-utilitaires,
- 6 000 € pour les véhicules utilitaires légers,
- 9 000 € pour un poids lourd supérieur à 3,5 t.

Toutefois, l'ensemble de ces mesures ne sont pas citées dans le dossier de consultation qui comporte trop peu d'éléments sur les mesures d'accompagnement pour limiter les impacts sociaux de la mise en œuvre de la ZFE. »

L'interdiction aura un impact sur les particuliers et les professionnels peu aisés ayant aujourd'hui l'obligation d'utiliser un véhicule de Crit'Air 5 ou non classé pour leurs déplacements quotidiens, et ne disposant pas du budget nécessaire pour renouveler leur véhicule. Dans le cas de certains professionnels, notamment les artisans, le report vers un autre mode n'est pas possible, il est donc nécessaire de les accompagner pour leur permettre d'opérer un changement de véhicule. Or les dispositifs d'aides existants pourraient se révéler insuffisants pour compenser cet impact.

7/ Le dossier de consultation de la ville de Paris ne comporte pas d'éléments sur les étapes ultérieures d'interdiction. Toutefois au regard des éléments figurant dans la délibération de la Métropole du Grand Paris sur le projet de ZFE, les étapes ultérieures

auront des impacts beaucoup plus forts sur la fréquentation des transports collectifs et les déplacements des professionnels et des particuliers.

A cet égard, la Région Île-de-France a décidé de mettre en place un groupe de travail afin d'évaluer précisément les impacts et de définir les mesures d'accompagnement nécessaires.

Par ailleurs, il importe que les mesures de restriction de circulation prévues par ces étapes futures soient cohérentes, dans leur progressivité, avec les plans de renouvellement des véhicules prévus par la RATP et les opérateurs privés, qui dépendent eux-mêmes des investissements programmés en faveur de l'adaptation des dépôts aux énergies propres.

8/ Afin de permettre la poursuite des développements de l'offre bus sur les territoires concernés, la Ville de Paris est invitée à faciliter la maîtrise par Île-de-France Mobilités de surfaces foncières complémentaires permettant d'augmenter les capacités de remisage et de maintenance, selon les standards de performance énergétique souhaités (véhicules de faibles émissions). Le besoin évalué porte sur 3 à 4 dépôts de 100 à 150 bus sur la zone parisienne, prioritairement vers les 17e, 19e, 20 e et 13 e arrondissements.

ANNEXE 3

LISTE DES COMMUNES HORS PARIS AYANT SOLLICITE L'AVIS D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Courriers reçus au 12 février 2019

Nom de la commune	Date de la réception de la saisine
Issy-les-Moulineaux	10/01/2019
Les Lilas	10/01/2019 – complément le 15/1
Vincennes	14/01/2019
Aubervilliers	14/01/2019
Vanves	15/01/2019
Sèvres	15/01/2019
Saint Mandé	15/01/2019
Saint Maurice	15/01/2019
Sceaux	15/01/2019
Chaville	16/01/2019 – complément le 22/1
Rosny-sous-Bois	16/01/2019
Le Kremlin-Bicêtre	16/01/2019
L'Île-Saint-Denis	16/01/2019
Neuilly-sur-Seine	17/01/2019
Ville-d'Avray	17/01/2019
Le Pré-Saint-Gervais	17/01/2019
Romainville	18/01/2019
Meudon	18/01/2019
Bourg-la-Reine	18/01/2019
Gentilly	21/01/2019
Fresnes	21/01/2019
Rueil-Malmaison	21/01/2019
Charenton-le-Pont	22/01/2019 – complément le 23/1
Saint-Ouen	22/01/2019
Arcueil	23/01/2019
Vaucresson	29/01/2019
Villeneuve-la-Garenne	29/01/2019
Marnes-la-Coquette	31/01/2019
Noisy-le-Sec	31/01/2019
Pantin	01/02/2019
Clichy-la-Garenne	06/02/2019
Boulogne-Billancourt	11/02/2019