

Synthèse des avis de la consultation des acteurs institutionnels et du public préalable à la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions mobilité à l'intérieur du périmètre de l'A86



SYNTHESE DES AVIS Ville de Montrouge

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 16 avis recueillis entre le 9 mars et le 31 mars 2021 (1 reçu par voie dématérialisée et 15 déposés en ligne) conformément à l'arrêté de la Ville de Montrouge définissant les modalités de consultation du public relative au projet de Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m). Parmi les contributeurs, 13 déclarent résider sur la commune et 3 en 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

Les contributeurs favorables au projet

Considèrent en premier lieu que le projet pourrait être plus ambitieux, notamment en incluant à celui-ci tous les services de mobilité tout en développant des modes alternatifs de déplacement. Ils mettent par ailleurs en avant les impacts sociaux de la mesure et le coût de remplacement des véhicules ainsi que les mesures d'accompagnement à mettre en place, nécessaires pour éviter les effets pervers. Certains contributeurs soulignent l'impact positif de cette mesure sur l'environnement ainsi que sur la santé. Enfin, un contributeur expose l'importance d'effectuer des contrôles et de sanctionner les contrevenants pour s'assurer de son efficacité. Un contributeur réagit sur les éléments relatifs à l'arrêté et plus spécifiquement aux horaires et jours d'application de la mesure, estimant que le week-end devrait être inclus.

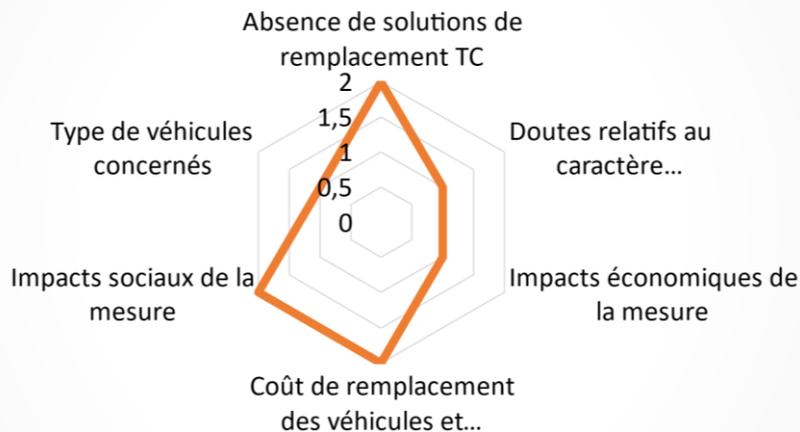
Les contributeurs défavorables au projet

S'inquiètent en premier lieu des difficultés relatives au coût de remplacement des véhicules et considèrent que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux et économiques qu'elle occasionne. Ils dénoncent par ailleurs l'absence de solutions de remplacement en transports collectifs, viables et respectueuses de l'environnement. Ils émettent également des doutes quant au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement. Un contributeur s'exprime sur des éléments relatifs à l'arrêté et au type de véhicules concernés en évoquant les véhicules de collection.

« **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. »

2.2 Les avis défavorables et défavorables sous réserves

Les arguments défavorables au projet ou défavorables sous réserves



Les rédacteurs d'avis défavorables dénoncent le caractère discriminatoire de la mesure

“

Décision incompréhensible pour la stigmatisation qu'elle apporte sur les travailleurs peu rémunérés

- Les contributeurs défavorables au projet s'inquiètent en premier lieu des difficultés relatives au coût de remplacement des véhicules et considèrent que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux et économiques qu'elle occasionne :

« Qu'en est-il des personnes ne pouvant pas changer de véhicules ? Qu'en est-il des emplois locaux de réparation ? / L'interdiction des voitures les plus polluantes sans des mesures de compensation suffisantes, donc bien plus importantes que celles proposées actuellement, ne fera que léser les catégories les plus défavorisées, dont j'ai la chance de ne pas faire partie »

voiture qui soient viables d'un point de vue pratique, économique et environnemental :

« Qu'en est-il des grèves dans les transports en commun récurrentes ? / Mais aucune solution alternative à la voiture (ou deux-roues) thermique n'est aujourd'hui satisfaisante à l'usage, que ce soit d'un point de vue pratique ou économique »

- Ils émettent également des doutes quant au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement :

« Compte tenu des alertes pollution qui peuvent se produire même en période de circulation très réduite comme on a pu le constater lors du confinement, on ne peut que douter de la réelle efficacité de ce genre de mesure. »



Focus sur les arguments relatifs à l'arrêt

- Un contributeur s'exprime sur des éléments relatifs à l'arrêt et au type de véhicules concernés en évoquant les véhicules de collection :

« Qu'en est-il de notre patrimoine automobile ? »

- Ils dénoncent par ailleurs le manque de fiabilité des transports en commun et l'absence de solutions alternatives à la

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

- **Les contributeurs qui commentent la mesure sans exprimer clairement leur adhésion ou leur opposition exposent principalement des arguments qui sont relatifs au coût de remplacement des véhicules et aux mesures d'accompagnement à mettre en place pour les foyers à faibles revenus :**

« Quid des aides, pour les foyers à faibles revenus, pour leurs permettre de changer leurs véhicules de classe 5 ou 4 et qui ont besoin d'un moyen de déplacement personnel ? / Il est souhaitable de développer de zones d'interdiction des véhicules, sans discrimination par un critère ».

- **Des doutes sont également émis, sur le caractère polluant des véhicules concernés par la mesure et à la classification Crit'Air ainsi que sur le caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement :**

« Le critère de classement des véhicules par leur âge est particulièrement pénalisant pour les personnes utilisant leur véhicule, occasionnellement, pour sortir de la ZFE, ou pour revenir de province. Cela est injuste pour les véhicules en très bon état, souvent en garage privé, mais n'ayant pas le statut de "véhicule de collection", et que leurs propriétaires ne veulent, ou

ne peuvent, changer. La pollution étant surtout due aux encombrements, il est souhaitable de développer de zones d'interdiction des véhicules »

- **Un contributeur note par ailleurs le besoin de développer en parallèle des modes alternatifs de déplacement (transports en commun, vélo) en permettant notamment leur meilleure circulation :**

« La pollution étant surtout due aux encombrements, il est souhaitable de développer de zones d'interdiction des véhicules [...] afin de dissuader leur utilisation et permettre la circulation des piétons, des vélos et certains transports en commun. »

- **Deux contributeurs font des remarques relatives à l'arrêté et plus spécifiquement au type de véhicules concernés en demandant des précisions sur ceux concernés et leur sort :**

« Que vont devenir toutes ces camionnettes Bulgares ou Roumaines qui sillonnent nos rues le dimanche en fin d'après-midi ! sans compter les camionnettes des marchés et autres engins de chantier ! / Quid des véhicules de collection ? On les laisse pourrir dans un garage ? »

Enfin on trouve parmi les avis recueillis du public, deux avis exposés par la FFB (Fédération Française du Bâtiment Grand Paris) et le STD3C (Syndicat Territorial des Distributeurs de Combustibles-Carburants et services Chauffage).

La FFB Grand Paris s'associe à la Métropole du Grand Paris dans la lutte contre la pollution de l'air et s'engage à encourager la transition écologique en soutenant l'instauration de la ZFE sur le territoire. Pour autant, elle note que cette mesure doit prendre en considération les difficultés que peuvent rencontrer les professionnels afin d'allier impératifs environnementaux et réalités économiques du territoire. Pour cela, elle attire l'attention sur la nécessité : d'adopter des dérogations harmonisées dans toutes les communes de la ZFE, pour les véhicules de son périmètre d'activités qui ne trouvent pas d'autres alternatives, notamment certains portant mention VASP sur le certificat d'immatriculation (ou anciennement VTSU). Elle propose un report du calendrier ou une période transitoire de non verbalisation pour les poids lourds, afin de leur permettre de s'adapter. Les restrictions à compter de juillet 2022 sont incompatibles avec l'offre de solutions de mobilité propre existante pour ces véhicules. Enfin, elle propose la création un guichet d'informations

unique dédié à l'achat de véhicules propres, notamment de poids lourds, pour les professionnels.

Le STD3C salue la dérogation prévue notamment pour les véhicules citernes dont le certificat d'immatriculation porte les mentions CIT ou CARB. Il précise les spécificités des camions citernes concernés notamment les délais importants de commande/livraison, l'investissement important, l'impossibilité de commander un camion de moins de 19 tonnes avec un moteur électrique ou gaz, auxquelles s'ajoutent les incertitudes sur l'avenir de la distribution du fioul domestique et celles liées à la crise sanitaire touchant tous les secteurs d'activité.

3. Synthèse des avis des acteurs institutionnels

Au terme de la consultation des acteurs institutionnels, 6 avis ont pu être réceptionnés par la Ville de Montrouge. Les autres avis simples non rendus dans les 2 mois sont réputés favorables.

Avis conforme : le Préfet des Hauts-de-Seine émet un accord sur le projet de ZFE mobilité (ZFE-m) sous réserve :

- **de prévoir l'exclusion temporaire des itinéraires de substitution permettant le contournement en cas de fermeture totale ou partielle de l'A86**

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 au niveau national et régional pour manquement au respect des seuils sanitaires et insuffisance des politiques publiques correctrices. Il prend note des éléments suivants :

- Considérant l'intégration du boulevard périphérique dans la ZFE parisienne depuis le 1er juillet 2019, les radiales du réseau routier national incluses dans le périmètre intra-A86 ont vocation à être intégrées dans les Zones à Faibles Emissions.
- La Rocade A86 et ses bretelles d'entrée /sortie seront exclues de la ZFE 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 à exclure du dispositif.
- S'agissant des routes à grande circulation, il prend note que les convois exceptionnels seront bien exclus du dispositif, par l'instauration d'une dérogation mentionnée dans le projet d'arrêté.
- 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. A défaut, les stratégies d'exploitation de trafic sur le réseau magistral maillé d'Ile-de-France devront être reconsidérées au détriment de la fluidité du réseau.
- Il précise que les restrictions de circulation correspondantes pourront prendre effet après prise des arrêtés et mise en place des signalisations directionnelle et de police correspondantes, les modalités n'étant pas définies à ce jour.

Avis simple : Par courrier le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, en sa qualité de gestionnaires de voiries présentes dans la commune et dans le périmètre concerné par la mise en place de la ZFE-m, émet un avis favorable sur le projet d'intégration de la commune de Montrouge à la Zone à Faibles Emissions (ZFE-m métropolitaine).

Avis simple : délibération d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) émettant un avis sur les projets d'arrêtés instaurant des Zones à Faibles Emissions mobilité dans certaines communes situées à l'intérieur de l'A86. IDFM 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-m 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 et à la métropole 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 d'un véhicule moins polluant, doivent être étendues aux salariés et indépendants travaillant dans la ZFE-m (notamment les habitants de la grande couronne). Il est demandé de relever les plafonds de ressources pour réduire le reste à charge des ménages. Il est demandé aux collectivités locales qui mettront en œuvre la ZFE-m d'apporter leur appui à IDFM dans la poursuite de sa politique en matière de transports collectifs. Enfin, IDFM souhaite que les Départements de grande couronne soient associés, au même titre qu'IDFM, à la gouvernance de la ZFE-m.

Avis simple - La Chambre de Commerce et d'Industrie des Hauts-de-Seine (CCI 92), en accord avec la CCI Régionale, émet un avis réservé sur le projet d'arrêté ZFE.

Elle approuve l'esprit des mesures proposées, estimant nécessaire d'agir pour répondre aux enjeux climatiques et au problème de santé publique que représente la pollution atmosphérique. Elle considère que l'incitation au renouvellement du parc vers des véhicules à faibles émissions apparaît comme une mesure positive en ce sens. Cependant, elle appelle à une meilleure prise en compte des impacts de ces mesures sur les entreprises, particulièrement dans le contexte actuel de crise économique liée à la crise sanitaire de la COVID 19, qui affecte la situation financière des entreprises et leurs capacités d'investissement.

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

Avis simple – La Chambre des Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-Seine (CMA 92), en accord avec la CMA régionale, partage les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air que s'est fixée la Métropole du Grand Paris. Elle adresse toutefois des préconisations :

- harmoniser les modalités d'exclusion des voies pour les communes partiellement incluses dans le périmètre de l'A86 ;
- élargir les dérogations à certaines TPE en situation de fragilité, liée notamment à la crise sanitaire ;
- communiquer sur le projet de ZFE et faire connaître les dispositifs d'aides au remplacement des véhicules polluants ;
- mettre en place un observatoire économique et social à l'échelle métropolitaine pour l'analyse des impacts de la ZFE ;
- adapter l'échéance de 2024 sur la fin du diesel afin de prendre de compte de la réalité du terrain.

Avis simple des communes limitrophes :

- **Le conseil municipal de la ville de Malakoff émet un avis favorable sur la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions-mobilité sur le territoire de Malakoff et de la Métropole du Grand Paris.** Il **demande** que les pouvoirs publics compétents dont l'Etat, complètent les aides à destination des plus modestes, en augmentant l'aide à l'achat de véhicules éligibles d'occasion pour neufs, afin que le reste à charge des acquéreurs soit inférieur à 5 mois de revenu avec un crédit à taux zéro sur 5 ans. Le conseil municipal **demande** que les pouvoirs publics agissent également en améliorant les transports en commun (desserte, conditions, tarifs...) pour garantir une vraie alternative. Il **insiste** sur la nécessité de poursuivre, d'encourager et de soutenir le développement des transports doux.