

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



SYNTHESE DES AVIS Ville de Montreuil

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 98 avis recueillis entre le 5 juillet et le 10 septembre 2019 (dont 3 sur les registres papiers ou par courrier et 95 en ligne) conformément à l'arrêté de la Ville de Montreuil définissant les modalités de consultation du public relative au projet de Zone à Faibles Emissions (ZFE), dite juridiquement Zone à Circulation Restreinte (ZCR). Parmi les contributeurs, 96 déclarent résider sur la commune, 2 y travaillent sans y résider.

Est également présentée dans ce document, la synthèse des avis des acteurs institutionnels.

1. Synthèse des avis du public

Sur les 98 avis recueillis, les contributeurs sont très largement favorables à la mesure pour les 2 tiers d'entre eux, avec parfois quelques réserves, et expriment pour le dernier tiers un point de vue neutre ou non clairement exprimé ou un point de vue défavorable ou défavorable sous réserves.

Les contributeurs favorables au projet

Se réjouissent pour la plupart de l'impact positif de la mesure sur la santé et l'environnement. Ils sont souvent demandeurs d'un projet plus ambitieux notamment en termes de restrictions de circulation et estiment indispensable le développement en parallèle de modes alternatifs à la voiture individuelle. Certains s'inquiètent des impacts sociaux de la mesure notamment s'agissant du coût de remplacement des véhicules et souhaitent que les mesures d'accompagnement soient renforcées. D'autres s'interrogent sur les contrôles et sanctions qui seront mis en place et demandent qu'ils soient le plus opérants possible. Quelques contributeurs évoquent la politique de Montreuil en matière de gestion des véhicules polluants à proximité des écoles ou s'expriment sur les exemptions de véhicules, ainsi que sur les jours et heures de mise en place de la mesure.

Les contributeurs défavorables au projet

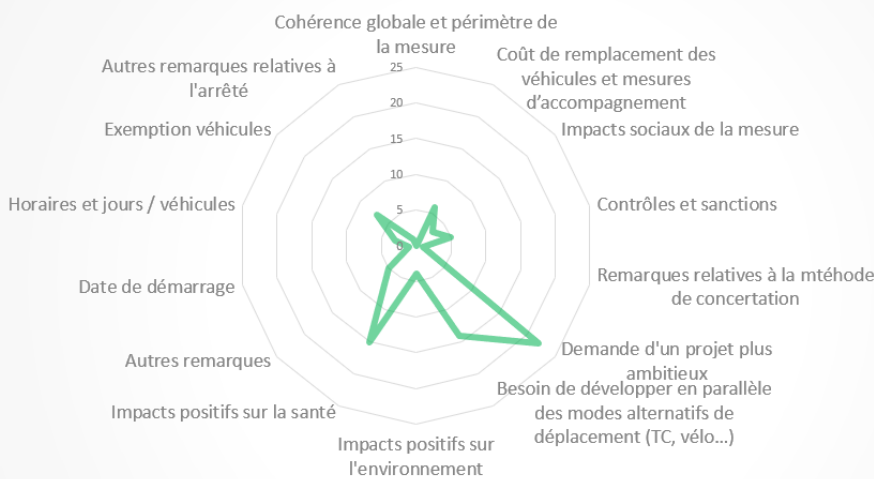
Dénoncent principalement les impacts sociaux et économiques et des mesures d'accompagnement qu'ils jugent trop faibles. Ils exposent leurs doutes quant au caractère positif de la mesure sur l'environnement et au caractère polluant des véhicules concernés. Ils évoquent l'absence de solutions performantes d'alternatives à la voiture, le manque de cohérence des exemptions ou du périmètre de mise en œuvre, l'inadéquation des jours et horaires d'applications avec le rythme de vie quotidienne, ou critiquent la méthode de concertation. Quelques remarques concernent la politique montreuilloise en matière de pollution. Les élus France Insoumise de Montreuil, critiquent la mesure au regard notamment des enjeux climatiques et des mesures d'accompagnement pour les populations les plus fragiles.

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 réserve

Les arguments favorables au projet ou favorables sous réserve



Les contributeurs favorables au projet souhaitent des mesures plus ambitieuses

“
La vie des gens doit être une priorité absolue !

En tant que Citoyen je réclame des mesures fortes pour améliorer la qualité de l'air que nous respirons tous ! »

- La plupart des contributeurs favorables au projet se réjouissent de l'impact positif de la mesure sur la santé et l'environnement : « L'espoir d'une ville plus respirable / Ce projet est une bonne avancée pour la santé publique / Réduire la pollution atmosphérique et donc améliorer la santé des habitants / Il faut de manière urgente faire baisser la pollution de l'air en Région parisienne. »
- Ils sont cependant demandeurs d'un projet plus ambitieux : « Les bus ne devraient plus circuler s'ils ne sont pas hybrides / Ce n'est pas à la hauteur des enjeux. Il faut aller plus loin et plus vite / Je suis pour restreindre même en dessous des Crit'Air 5 / Limitant le trafic des véhicules polluants, c'est à dire les véhicules au-delà de la catégorie 3 Crit'Air / Des zones réservées aux vélos et aux véhicules réellement indispensables. »
- Ils estiment par ailleurs que le développement en parallèle de modes alternatifs à la voiture est indispensable à la mise en place de la mesure « Politique de densification du réseau de transport en commun en banlieue / Des pistes cyclables, des transports en commun performants pour circuler / Quasiment aucune piste cyclable SECURISEE ».
- Certains s'inquiètent des impacts sociaux de la mesure, du coût de remplacement et des mesures d'accompagnement, qu'ils souhaitent voire renforcées. « Socialement cela peut être compliqué pour une partie de la population / Vos histoires de primes à la conversion sont ruineuses / Il faut donc les aider à se déplacer au moyen de véhicules moins polluants / Les ménages les plus modestes devraient être accompagnés financièrement. »
- D'autres s'interrogent sur les contrôles et sanctions qui seront mis en place, et souhaitent qu'ils soient opérants « Mettre les moyens de contrôle nécessaires afin que l'arrêté soit appliqué et porte ainsi les effets escomptés / Ces sanctions

devront être vraiment dissuasives / Verbaliser sérieusement en cas d'infractions »

- Quelques contributeurs évoquent la politique de Montreuil en matière de gestion des véhicules polluants à proximité des écoles : « Je déplore par ailleurs que [...] la ville de Montreuil ait choisi d'implanter une nouvelle école, maternelle et élémentaire, sur un axe routier très emprunté (école Angela Davis) / La ZFE donnera son plein effet en 2030. D'ici là, plusieurs cohortes d'enfants seront passées par l'établissement, préjudiciable à leur santé et à leurs apprentissages. Scolariser à cet endroit des enfants de 3 à 10 ans est à la fois anti-écologique et anti-social. »

Focale sur les arguments relatifs à l'arrêt

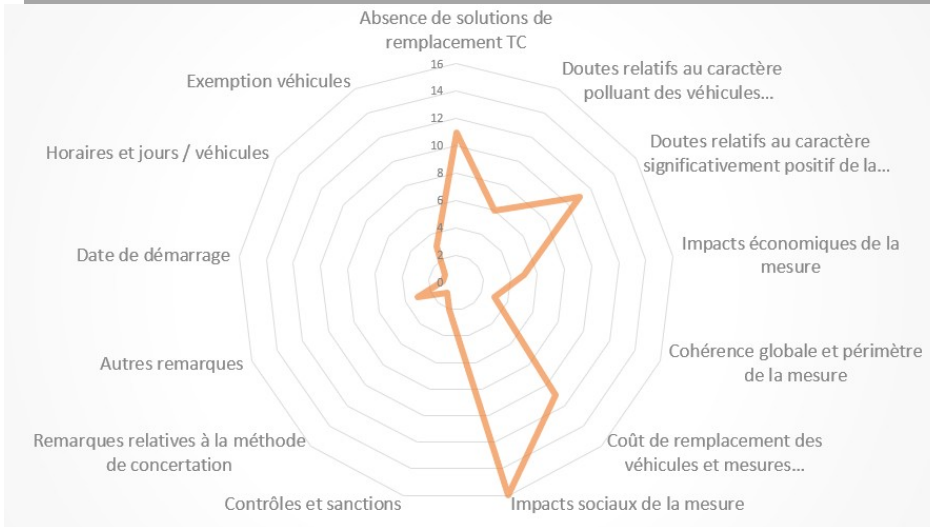
- Les contributeurs s'expriment principalement sur les exemptions de véhicules, qu'ils jugent trop nombreuses ou injustifiées : « Il n'est pas juste que les véhicules d'approvisionnement des marchés soient exclus de cette mesure / Il y a beaucoup trop d'exceptions !! / Du fait de toutes ces exceptions, je me demande si la mesure aura un impact important. »
- Ainsi que sur les jours et heures de mise en place de la mesure, considérés comme insuffisamment ambitieux : « « L'heure de matin pourrait être un peu plus tôt pour épargner les écoles et leurs abords / Et pourquoi la ZFE est-elle seulement du lundi au vendredi ? on peut polluer à l'envie le week-end / ».





2.2 Les avis défavorables et défavorables sous réserves

Les arguments défavorables au projet ou défavorables sous réserves



Les rédacteurs d'avis défavorables dénoncent une mesure jugée inefficace et discriminatoire

“ **C'est totalement arbitraire et pénalise les personnes les moins aisés !**

Le dispositif proposé est inégalitaire, injuste et liberticide.

- **Les contributeurs défavorables au projet dénoncent principalement la faiblesse des mesures d'accompagnement prévues et considèrent que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux et économiques :** « Tout le monde n'a pas les moyens de changer de véhicule / Ca n'est pas avec "l'aide" de l'état [...] Que les gens pourront acheter un véhicule / Va impacter de manière non négligeable les véhicules personnels et professionnels / Pénaliser encore une fois les foyers aux revenus les plus modestes »
- **Ils exposent des doutes relatifs au caractère positif de la mesure sur l'environnement et au caractère polluant des véhicules concernés :** « Un véhicule ancien bien entretenu pollue moins que certains nouveaux modèles / Aberration écologique puisque cela implique l'obsolescence programmée / Ca va encore pousser à la consommation et à la production de nouveaux déchets »
- **Plusieurs contributeurs soulignent l'absence de solutions alternatives à la voiture performantes :** « Absence de transports en communs alternatifs à la voiture, notamment de banlieue à banlieue / Il n'est pas possible de se passer de voiture quand [...] on commence à 5h / Les horaires des transports en commun ne sont pas fiables, le trafic RER perturbé au moins une fois par semaine / Mise en place de solutions de transport alternatives, performantes et opérationnelles »
- **On note également des remarques sur les contrôles et sanctions à mettre en place, le périmètre de mise en œuvre, ou sur la méthode de concertation :** « Pourriez-vous m'expliquer comment la pollution peut s'arrêter aux portes de Paris ou aux frontières de l'A86 ? / Tous les jours, des voitures et des camionnettes [...], immatriculés à l'étranger sillonnent notre ville [...] Qu'avez-vous prévu pour eux ? / Montreuil soit signataire de la ZFE sans avoir consulté [...] les concitoyens. Par ailleurs aucun flyer d'explication n'est à la disposition du public »
- **Quelques remarques concernent les autres sources de pollutions, ainsi que la politique montreuilloise en matière de gestion de la pollution :** « On ne résoudra jamais rien si on ne traite pas : l'urbanisation concentrationnaire et à activités dédiées / Commencez par la totale gratuité des transports [...], la libération progressive de l'espace public occupé par les énergies fossiles »
- **Les élus France Insoumise de Montreuil réclament des mesures plus fortes concernant les enjeux climatiques, ainsi que la mise en place véritable accompagnement des populations les plus fragiles dans la transition écologique :** « L'interdiction du passage des véhicules poids-lourd en transit sur l'A86 et le périphérique. [...] le fret ferroviaire doit être développé [...] repenser le schéma des transports d'Ile-de-France pour qu'il vise une égale connexion aux réseaux de tous les territoires avec une priorité sur les bassins de population où vivent les classes ouvrières et populaires [...] la gratuité des transports en commun pour toutes et tous [...] des mesures d'accompagnement spécifiques et des aides conséquentes pour les petits artisans »



Focale sur les arguments relatifs à l'arrêté

- **Les jours et horaires d'applications font l'objet de critiques, car perçus comme inadaptés à la vie quotidienne :** « Que se passera-t-il si je dois en journée aller chez le mécanicien auto ou prendre de l'essence ? Me faudra-t-il une autorisation de la mairie ? »

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

- **Des contributeurs, sans exprimer clairement leur adhésion ou opposition, font toutefois état de plusieurs remarques :**
 - **Ils soulignent notamment les impacts négatifs de la mesure sur les travailleurs en horaires décalés :** « *Il est important de penser aux montreuillois qui roulent malgré eux avec des véhicules Vignette 5 ou 4 [...] souvent ils partent travailler avant l'ouverture des transports en commun ou travaillent de nuit / Il faudrait prévoir des mesures pour les travailleurs en horaires décalés et/ou travailleurs pauvres* »
 - **D'autres s'interrogent sur l'application des contrôles et sanctions, notamment pour les véhicules qui ne sont pas immatriculés ou immatriculés en province/à l'étranger :** « *Votre mesure s'applique aux Motocross non homologués [...] et aux voitures et camions immatriculés à l'étranger démunis de vignette et de Contrôle Technique ? / Quid des véhicules venant de province et ne faisant pas partie d'une zone "Crit'Air" ? Les contrôles seront-ils faciles ? [...] Quelles mesures fermes à prendre ? Et les voitures qui ne respectent pas la limitation de vitesse en centre-ville ? [...] Serez-vous capable de faire respecter la réglementation ? / Quid des provinciaux ? comment seront effectués les contrôles ? / Ces interdictions sont inutiles si des contrôles ne sont pas mis en place. »*
 - **Certains contributeurs se questionnent sur les exemptions ou déplorent leur trop grand nombre :** « *Existera-t-il une exception pour les véhicules de la famille en visite avec leur véhicule NC, dans le périmètre de la ZFE ? / Supprimer les articles 2 et 3 de l'arrêté de la mairie... Toutes ces exceptions font bien rire / Il serait souhaitable de réduire le nombre de véhicules bénéficiant d'une exception pour permettre une réelle amélioration de la qualité de l'air. La majorité des véhicules 5 et non classés sont les véhicules concernés par ces exceptions (marchés, déménagements, etc.) »*
 - **Enfin, des contributeurs recommandent d'adapter les horaires de mise en place de la mesure tandis qu'un autre souhaite que les aides proposées soient élargies aux vélos :** « *Prévoir des horaires plus adaptés à la vie de retraités : courses aux heures normales, rendez-vous médicaux, etc... / Pour les retraités prévoir des horaires mieux adaptés à leurs multiples besoins / Pourquoi il y a des aides pour le remplacement de véhicules polluants et si peu d'aide pour aider à acheter un vélo ? Le vélo est une bonne alternative à la voiture ? »*

3. Synthèse des avis des acteurs institutionnels

Au terme de la consultation des acteurs institutionnels, 3 avis ont été réceptionnés par la Ville de Montreuil.

Ile-de-France Mobilités en qualité d'autorité organisatrice des transports, consultée sur le projet d'arrêté instaurant une ZCR à Montreuil, a transmis pour information sa délibération en date du 13 février 2019 portant un avis sur les projets d'arrêtés des communes qui l'ont saisi avant le 12 février. N'envisageant pas de nouvelle délibération, Ile-de-France Mobilités précise que son avis ne peut être versé au dossier de consultation du public.

Les autres avis simples non rendus dans les 2 mois sont réputés favorables.

- **Avis conforme : le Préfet de Seine-Saint-Denis 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 : S'agissant des voies du réseau routier national (Autoroutes A3 et A186) dont la Direction des routes Ile-de-France est gestionnaire, celle-ci rend un avis favorable à la création d'une ZCR sur la commune de Montreuil, sous réserve de prise en compte des remarques suivantes :**
 - S'agissant de la rocade A86, la section courante doit être exclue de la ZCR afin d'assurer la continuité d'itinéraire et de transit, notamment pour le contournement de l'agglomération parisienne.
 - La nécessité, dans le cas d'évènements sur l'A86 nécessitant un délestage ou une déviation de trafic renvoyant les véhicules vers le boulevard périphérique, de suspendre les restrictions de circulation dans la ZCR ainsi que les dispositifs de contrôles inerrants, sur les itinéraires de délestage ou de déviation.
 - Les restrictions de circulation correspondantes devront prendre effet après prise des arrêtés et mise en place des signalisations directionnelles et de police, correspondantes sur le terrain.
 - Par ailleurs considérant le projet d'intégration du périphérique dans la ZCR parisienne (Crit'Air 5 et Non classé) au 1er juillet 2019, la Dirif précise que l'intégration des « radiales » du réseau routier national dans le périmètre intra-A86 et qui traversent la commune de Montreuil (Autoroutes A3 et A186) apparaît cohérente car celles-ci se connectent sur le boulevard périphérique parisien.

- **Avis simple - La Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Seine-Saint-Denis (CMA 93) émet un avis plutôt favorable sur le projet de création d'une ZCR,** dans la mesure où celle-ci prend en compte les préconisations qu'elle expose. Elle indique partager les objectifs de réduction de la pollution et d'amélioration de la qualité de vie dans les communes de Seine-Saint-Denis. Elle adresse six préconisations pour une mise en œuvre de la ZCR compatible avec le fonctionnement des entreprises artisanales (concernées par la restriction appliquée aux véhicules Crit'Air 5 et non classés) :
 - **Elle demande une clarification du processus de dérogation pour les activités économiques.** Une clarification sur la forme (vignette, courrier...) et sur les justificatifs à présenter par le professionnel en cas d'éligibilité à cette dérogation. Concernant la dérogation valable pour les véhicules d'approvisionnement de marchés, la CMA invite à s'appuyer sur la carte professionnelle de « marchand ambulant ». La CMA 93 s'interroge également sur l'autorité compétente pour délivrer les dérogations pour les professionnels du déménagement et les délais d'instruction

- **La CMA 93 préconise une harmonisation des modalités d'exclusion des voies pour les communes partiellement incluses dans le périmètre A86.**
- **Elle insiste sur la nécessité d'élargir les dérogations prévues** aux TPE n'ayant pas la capacité financière de remplacer leur véhicule Crit' Air 5 ou non classé. Elle préconise que cet élargissement soit réalisé à partir de l'analyse de la Capacité d'Autofinancement de l'entreprise, et étendu sur deux ans. La CMA s'engage à sensibiliser sur la ZCR et à promouvoir la transition vers des véhicules à faibles émissions, via une plateforme en ligne d'informations et d'accès aux aides.
- **Nécessité de faire connaître les dispositifs d'aides au remplacement des véhicules polluants.** Elle insiste sur le rôle essentiel que doivent jouer les collectivités, les organismes consulaires et les fédérations de professionnels dans le processus d'information des entreprises.
- **La CMA 93 préconise la mise en place d'une instance de suivi,** économique et social à l'échelle métropolitaine pour analyser les impacts de la ZFE et proposer des ajustements le cas échéant.
- Elle 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 en outre 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.