

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



SYNTHÈSE DES AVIS Ville de Montreuil

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 50 avis recueillis entre le 9 mars et le 31 mars 2021 (1 reçu par voie dématérialisée et 49 déposés 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 Émissions mobilité (ZFE-m). Parmi les contributeurs, 43 déclarent résider sur la commune, 1 y travailler sans y résider, 6 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

Sur les 50 avis recueillis, 26 contributeurs se déclarent opposés à la mesure, dont 7 avec des réserves, 18 se disent favorables à la mesure deux d'entre eux exprimant des réserves, 6 contributeurs n'expriment pas clairement leur opinion.

Les contributeurs favorables au projet

Évoquent en premier lieu pour huit d'entre eux l'importance de la mise en place de contrôles et de sanctions pour accompagner la mesure. Des contrôles qu'ils estiment aujourd'hui insuffisants. Ils font état des impacts positifs du projet sur la santé et sur l'environnement. Quatre contributeurs considèrent que le projet pourrait être plus ambitieux, soulignant pour l'un d'entre eux la nécessité de développer en parallèle des modes alternatifs de déplacement. Enfin un contributeur évoque le périmètre de la mesure qu'il estime devoir être étendue tandis qu'un autre attire l'attention sur les impacts sociaux de la mesure.

Les contributeurs évoquant des éléments relatifs à l'arrêté s'interrogent pour deux d'entre eux sur les dérogations alors que les remarques du troisième portent sur les heures et jours de restriction de circulation.

Quatre contributeurs se disent favorables à la mesure sans apporter d'arguments.

Les contributeurs défavorables au projet

Dans leur quasi-totalité, concentrent leurs arguments sur les difficultés relatives au remplacement des véhicules et sur les mesures d'accompagnement jugées insuffisantes. La plupart considèrent également que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux et économiques, notamment, dans un contexte de crise sanitaire.

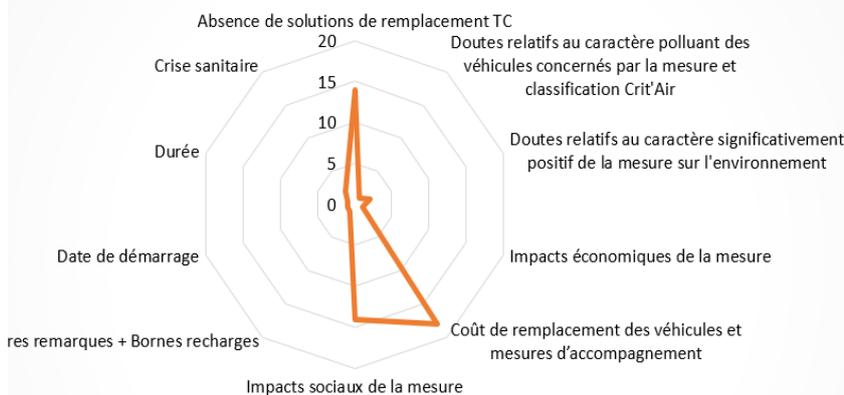
De façon tout aussi importante, des contributeurs soulignent l'absence de solutions de remplacement et de solutions alternatives de déplacements. Deux contributeurs émettent des doutes relatifs au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement et un concernant le caractère polluant des véhicules concernés par la mesure et classification Crit'Air, tandis qu'un autre évoque les impacts économiques de la mesure. Un contributeur évoquant des arguments relatifs à l'arrêté considère la mise en œuvre trop précipitée au regard de l'avancée des projets de transports en commun.

Quatre contributeurs disent s'opposer à la mesure sans apporter d'arguments.

Avertissement : « Ce rapport réalise la synthèse des avis exprimés de façon spontanée par les habitants ou usager. 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 réserve

Les arguments défavorables au projet et défavorables sous réserve



Les rédacteurs d'avis défavorables dénoncent le caractère discriminatoire du projet

Ces mesures d'interdiction sont discriminatoires



➤ De façon tout aussi importante, 14 contributeurs

soulignent l'absence de solutions de remplacement et de solutions alternatives à la voiture : « Il est indispensable de construire les alternatives avant de provoquer l'assignation à résidence des plus démunis. / Quand vous vivez à Montreuil et commencez votre boulot à 5h du matin à Roissy, à part la voiture je ne vois aucun autre moyen de transport / En proche banlieue comme Montreuil, il y a encore de nombreux quartiers qui restent mal desservis / Les solutions avant les interdictions. / Dans nombre de villes, ces pistes se sont faites au détriment du fonctionnement du réseau de bus et donc directement du confort et de la ponctualité des usagers des transports en commun / Impossibilité de se déplacer de façon satisfaisante et rapide au sein du département 93. [...] Les projets du GPE font l'objet de retards ou décalages, condamnant ainsi tout une partie de la population (souvent modeste) à subir une aggravation de leurs conditions de vie.

➤ La quasi-totalité des contributeurs défavorables au projet concentrent leurs arguments sur les difficultés relatives au remplacement des véhicules et sur les mesures d'accompagnement jugées insuffisantes. La plupart considèrent que la mesure ne tient pas assez en compte les impacts sociaux et économiques, notamment dans un contexte de crise sanitaire « Si certaines personnes roulent en véhicules Crit'Air 4 ou 5 ce n'est pas par volonté de polluer, mais à cause d'un pouvoir d'achat moindre. Il faut en tenir compte / La ZFE est un coup bas aux personnes ayant peu de moyens. / Accentuer les aides au renouvellement. / Ceux qui n'ont pas les moyens de s'endetter même avec l'aide modeste de la prime à la conversion pour s'acheter un véhicule propre. La crise sanitaire n'a fait qu'amplifier cet état de cause. / Celles et ceux qui se déplacent en voiture ou camionnette subiront bientôt une double peine si on les empêche d'utiliser leur véhicule un peu âgé, véhicule qu'ils n'ont peut-être pas les moyens de renouveler crise sanitaire et financière oblige, et ce particulièrement dans le 93. / C'est joli sur le papier mais que fait-on pour aider les automobilistes qui n'ont vraiment pas les moyens de remplacer leurs véhicules Crit'Air 4 et 5. Les aides à la reprise et autres ne suffiront certainement pas à changer leurs autos / Les habitants des quartiers défavorisés n'ont pas les moyens d'acheter un nouveau véhicule même avec des aides.../ Ces mesures d'interdiction sont discriminatoires. »

➤ Deux contributeurs émettent des doutes relatifs au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement et un concernant le caractère polluant des véhicules concernés par la mesure et la classification Crit'Air « Vous pourriez au moins attendre que nos voitures aient 20 ans en gardant en tête que certaines bien entretenues polluent moins que des voitures récentes pas entretenues du tout ».

➤ Tandis qu'un autre évoque les impacts économiques de la mesure Enfin la ZFE est en train de décimer le paysage automobile français.

Focus sur les arguments relatifs à l'arrêté

➤ Un contributeur considère la mise en œuvre trop précipitée au regard du développement des transports collectifs « Ces restrictions devraient au moins attendre la sortie de terre des projets de transport en commun. »

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 n'exposant pas clairement leur adhésion ou opposition à la ZFE :

- L'un propose de repousser la date de mise en œuvre : « Il faut repousser jusqu'à la mise en route du métro 11 et tramway »
- Un second souhaite que des dérogations soient accordées aux parents allant chercher leurs enfants à l'école ou la crèche : « Lorsque l'interdiction concernera les véhicules Crit'Air 3 serait-il possible de mettre en place une attestation dérogatoire (type COVID) pour permettre aux parents d'aller chercher leur enfant à l'école ou à la crèche avec leur véhicule Crit'Air

3. Notez que la circulation en hiver et par temps de pluie avec le vélo est difficile. Pour éviter des contaminations dans les transports, il reste peu de solutions à prix accessible. ».

- Un troisième s'interroge sur la présence de mesures d'accompagnement pour permettre le changement de véhicule pour les personnes les plus modestes « Est-ce que la création de la ZFE et l'augmentation des restrictions (Crit'Air 4) s'accompagnent bien d'une aide à la transition pour les personnes précaires n'ayant pas les moyens de changer de véhicules - dont une partie d'entre elles a vraiment besoin ?

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, 4 avis ont pu être réceptionnés par la Ville de Montreuil. 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 ZFE mobilité (ZFE-m), sous réserve :

- **d'exclure l'A86, les bretelles de l'A86, ainsi que les itinéraires permettant d'entrer et de sortir de l'A86**
- Il indique que ce projet est indispensable à l'amélioration de la qualité de l'air en Île-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 émissions.
- 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'Île-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 : délibération d'Île-de-France Mobilités (IDFM) émettant un avis sur les projets d'arrêtés instaurant des Zones à Faibles Émissions 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'État 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 des Métiers et de l'Artisanat de Seine-Saint-Denis (CMA 93), 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 compte de la réalité du terrain.

Avis simple des communes limitrophes :

Le Conseil de Paris rend un avis favorable au projet d'arrêté instaurant une Zone à Faibles Émissions dans la commune de **Montreuil.**