

# 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 d'Alfortville

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 15 avis recueillis entre le 9 mars et le 31 mars 2021 (1 reçu par voie dématérialisée et 14 déposés en ligne) conformément à l'arrêté de la Ville d'Alfortville définissant les modalités de consultation du public relative au projet de Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m). Parmi les contributeurs, 11 déclarent résider sur la commune et 4 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 15 avis recueillis, 8 contributeurs se déclarent opposés à la mesure, avec parfois des réserves, 4 contributeurs se disent favorables à la mesure et 3 contributeurs n'expriment pas clairement leur opinion.

### Les contributeurs favorables au projet

Considèrent en premier lieu que le projet pourrait être plus ambitieux, soulignant la nécessité de développer en parallèle des modes alternatifs de déplacement. Ils évoquent également pour deux d'entre eux l'importance de mettre en place des contrôles et sanctions pour accompagner la mesure. Un contributeur note les impacts positifs de la mesure sur l'environnement et un autre mentionne l'importance des mesures d'accompagnement. Un contributeur s'interroge sur les voies incluses dans l'arrêté et les rues exclues, s'inquiétant des reports de trafic.

### Les contributeurs défavorables au projet

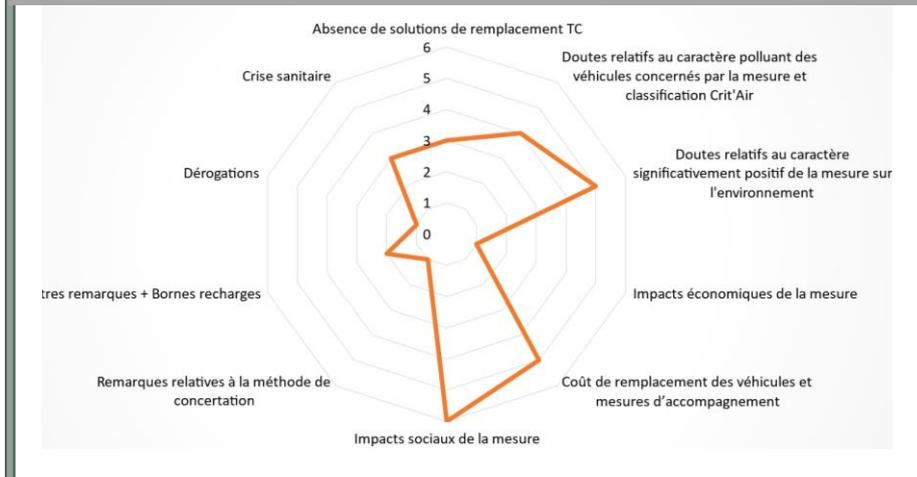
S'inquiètent majoritairement des difficultés relatives au remplacement des véhicules et considèrent que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux et économiques, particulièrement dans la situation de crise sanitaire. Ils émettent des doutes concernant le caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement et sur le caractère polluant des véhicules concernés par la mesure et la classification Crit'Air, abordant également le sujet des bornes de recharge électrique. Ils dénoncent l'absence de solutions de remplacement et évoquent le besoin de développer en parallèle des modes alternatifs de déplacement. Enfin un contributeur formule une remarque sur le bilan de concertation espérant que les avis seront bien pris en compte dans la décision alors qu'un autre souhaiterait que des dérogations soient accordées aux personnes n'ayant pas les moyens d'acquérir un véhicule adapté.

« **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 de la du projet

**“ Pourquoi n'aurais-je plus le droit de circuler dans ma ville ? C'est de la discrimination ! ”**

*contrôle technique pour faire le tri des véhicules réellement polluants. / Est-il juste de pénaliser le/la propriétaire d'une petite voiture 70cv du début des années 2000, très bien entretenue et faisant peu de kilomètres, alors que le/la propriétaire d'un gros SUV neuf de 400cv peut faire rugir son moteur avec sa Crit'Air 1 ? »*

➤ **Les contributeurs défavorables au projet s'inquiètent tout d'abord des difficultés relatives au remplacement des véhicules pour cinq d'entre eux et considèrent que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux et économiques particulièrement dans la situation de crise sanitaire.** « En recherche d'emploi et bénéficiaire de l'ASS (Allocation de Solidarité Spécifique), il serait nuisible de devoir me séparer de ma voiture critère non classé. En effet, en me retirant ma voiture, vous me retirez des chances de retrouver du travail. / Avec la ZFE je vais donc renouveler mes véhicules très rapidement. Je n'en ai actuellement pas les moyens sauf à prendre de l'occasion et donc d'autre vieux véhicules. / Cette mesure nuira gravement à ma situation personnelle car je ne peux pas me permettre financièrement de m'acheter un véhicule de minimum Crit'Air3 surtout si je dois me retrouver dans le même problème dans un an ou deux. / En pleine crise Covid et à l'aube d'une crise économique sans précédent priver les habitants de leur véhicule est à mon sens antisocial et amoral. »

➤ **Ils émettent des doutes concernant le caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement et sur le caractère polluant des véhicules concernés par la mesure et la classification Crit'Air abordant également le sujet des bornes de recharge électrique** « Cette loi est censée être écologique mais comment justifier la mise à la casse de véhicule fonctionnant parfaitement pour les remplacer par des nouveaux électriques plus polluant au niveau CO<sub>2</sub> pour leur création. / Mon véhicule bien que ne possédant de vignette Crit'Air est non polluant. Il est parfaitement entretenu et mon contrôle technique prouve qu'il n'émet pas plus de CO<sub>2</sub> qu'un véhicule récent. Pourquoi n'aurais-je plus le droit de circuler dans ma ville ? / Comment va-t-on recharger autant de véhicules avec aussi peu de structures, comment EDF va-t-il subvenir à nos besoins lors des grands froids. / Pourquoi ne s'appuie-t-on pas plus sur le

➤ **Ils dénoncent l'absence de solution de remplacement et évoquent le besoin de développer en parallèle des modes alternatifs de déplacement** « je travaille de 16 h à 00h30. Lors de la fin de mon service je n'ai aucune solution raisonnable pour rentrer chez moi en transport en commun. Il le faudrait 2h30 de trajet retour car à partir de 2h30 il n'y a plus de RER d. / Quant aux transports en commun, entre les problèmes sanitaires soulevés par la Covid, des temps de trajet aléatoires (j'ai l'expérience du sujet) ou complètement irréaliste, je n'ai vraiment pas l'envie de m'y remettre au quotidien. »

➤ **Enfin un contributeur formule une remarque sur le bilan de la concertation.** « La consultation publique est bienvenue et j'espère que les avis exprimés seront bien pris en compte pour la prise de décision. »

### Focus sur les arguments relatifs à l'arrêté

➤ **Un contributeur fait une demande s'agissant des dérogations** « Je pense qu'une procédure d'exception rigoureusement contrôlée doit être mise en place pour nous, les petits salaires ».



## 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 :**

- **Un contributeur évoque des considérations locales d'aménagement de voirie** « Je propose de piétonniser la rue Paul Vaillant Couturier à la fois pour des enjeux de

*circulation des piétons sur le trottoir (très difficile actuellement) et pour des enjeux liés à la pollution de l'air et pollution sonore. »*

**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, 5 avis ont pu être réceptionnés par la Ville d'Alfortville. Les autres avis simples non rendus dans les 2 mois sont réputés favorables.

**Avis conforme : la Préfète du Val-de-Marne 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
- de prévoir l'exclusion temporaire des itinéraires de substitution permettant le contournement en cas de fermeture totale ou partielle de l'A86
- Considérant l'intégration du boulevard périphérique dans la ZFE mobilité 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.
- Elle 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. Elle prend note des éléments suivants :
- La Rocade A86 et ses bretelles d'entrée /sortie seront exclues de la ZFE-m 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, elle 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, elle 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.
- Elle 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'Ile-de-France Mobilités (IDFM) publiée sur le site internet Ile de France Mobilités** 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 du Val de Marne (CCI 94), 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 du Val de Marne (CMA 94), en accord avec la CMA Régionale, émet, 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 la réalité du terrain.

**Avis simple des communes limitrophes :**

**Le conseil municipal de la ville de Charenton-le-Pont émet un avis favorable sur le projet de renforcement de la Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) sur la ville d'Alfortville, à partir du 1<sup>er</sup> juin 2021, interdisant la circulation aux véhicules non classés, Crit'Air 5 et Crit'Air 4.** Le conseil municipal de la ville de Charenton-le-Pont souhaite que ce renforcement de la Zone à Faibles Emissions Mobilité (ZFE-m) soit accompagné des prescriptions suivantes :

- La seconde étape de la ZFE-m doit s'accompagner de la mise en place de moyens financiers complémentaires à ceux qui existent déjà de la part des collectivités concernées et qui permettront le renouvellement du parc des véhicules concernés par ces restrictions ;
- Le dispositif doit aussi être en cohérence avec un nécessaire renforcement des transports en commun et notamment des lignes de bus propre ;
- Le projet de renforcement de la ZFE-m qui conduit à interdire les véhicules non classés, Crit'Air 5 et 4, au 1<sup>er</sup> juin 2021 doit s'accompagner d'un système de contrôle avec des financements de l'Etat ;
- Ce dispositif pourrait également s'accompagner de la réduction de la vitesse à 70km/h sur l'autoroute A4.