

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 Clichy-La-Garenne

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 24 avis recueillis entre le 9 mars et le 31 mars 2021 (1 reçu par voie dématérialisée et 23 déposés en ligne) conformément à l'arrêté de la Ville de Clichy-La-Garenne définissant les modalités de consultation du public relative au projet de Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m). Parmi les contributeurs, 22 déclarent résider sur la commune, 2 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 24 avis recueillis, les contributeurs se déclarent largement favorables à la mesure, pour plus de la moitié d'entre eux, avec parfois quelques réserves. Un quart des contributeurs se disent opposés à la mesure, une partie eux exprimant des réserves. Dans 21% des cas, l'opinion des contributeurs n'est pas clairement exprimée.

Les contributeurs favorables au projet

Se réjouissent en premier lieu de l'impact positif de la mesure sur la santé et l'environnement. Ils sont attentifs aux mesures d'accompagnement qui seront déployées, et s'inquiètent parfois des impacts sociaux de la mesure. Certains considèrent que le projet pourrait être plus ambitieux, en particulier développant les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Quelques contributeurs : insistent sur l'importance de faire respecter la mesure, pour garantir son efficacité ; émettent des remarques sur la méthode de communication, notamment en ce qui concerne les aides, ou font des propositions alternatives à la ZFE. Les contributeurs réagissant sur les éléments relatifs à l'arrêté et au calendrier à venir, exposent principalement des remarques relatives au calendrier envisagé, qui leur paraît précipité dans un contexte de crise sanitaire. Un contributeur s'exprime quant à lui sur les types de véhicules concernés. Tandis qu'un autre émet une remarque relative aux jours d'application de la mesure, qu'il souhaite voir restreints.

Les contributeurs défavorables au projet

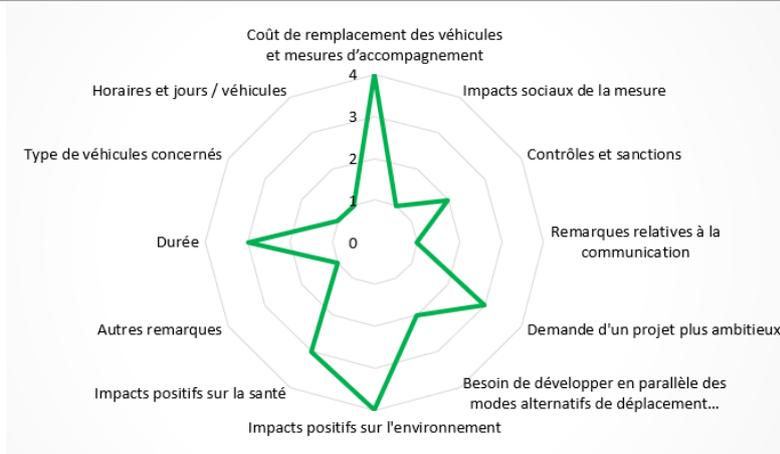
Expriment principalement des doutes relatifs au caractère polluant des véhicules concernés par la classification Crit'Air, ainsi qu'au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement. Ils font état des difficultés relatives au remplacement des véhicules pour les ménages les plus fragiles et s'inquiètent des impacts sociaux de la mesure. Certains s'interrogent sur la disponibilité des systèmes de rechargement des véhicules électriques. Un contributeur fait quant à lui remarquer l'impossibilité d'utiliser un autre mode de transport pour certains motifs de déplacements. Un contributeur s'exprime sur des éléments relatifs à l'arrêté, et s'interroge sur les types de véhicules concernés et les dérogations accordées, notamment aux véhicules de transport public et non aux véhicules de collection.

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. Analyse des avis du public

2.1 Les avis favorables ou favorables sous réserve

Les arguments favorables au projet ou favorables sous réserve

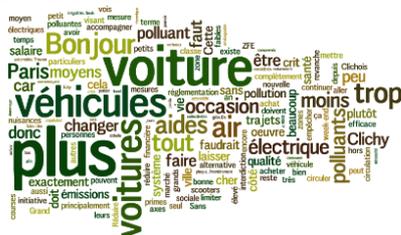


Les contributeurs favorables au projet, expriment leur avis de façon marquée et insistent sur l'importance des mesures d'accompagnement :

« Notre santé n'attend pas. Notre planète non plus. »

« Une ZFE est nécessaire, mais il faut faire les choses bien, sans laisser personne sur le carreau. »

- **Les contributeurs favorables au projet se réjouissent en premier lieu de l'impact positif de la mesure sur la santé et l'environnement :** « Réduire le nombre de voitures polluantes améliorera ma santé / Il est plus qu'urgent que l'ensemble des collectivités mette tout en œuvre pour réduire la pollution atmosphérique / La qualité de l'air doit être une priorité / Décision indispensable pour réduire les émissions de polluants atmosphériques. »
- **Ils sont attentifs aux mesures d'accompagnement qui seront déployées, et s'inquiètent parfois des impacts sociaux de la mesure** « Les aides ne sont pas suffisantes pour le remplacement des voitures, le reste à charge reste trop élevé / Je suis pour ce genre de ZFE. Mais il faut revoir les aides ! / En revanche, vous n'avez pas l'air de comprendre la difficulté financière que cela représente. Les aides sont complètement à côté de la plaque. ».
- **Certains considèrent que le projet pourrait être plus ambitieux, en particulier développant les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle ou en autorisant uniquement les véhicules électriques de circuler :** « J'aimerais idéalement que seuls les véhicules électriques soient autorisés / Cette mesure devra s'accompagner d'un développement des infrastructures pérennes et incitatives en faveur des mobilités douces »



- **Des contributeurs :**
 - **Insistent sur l'importance de faire respecter la mesure, pour garantir son efficacité** « Les mesures visant à empêcher les véhicules polluants à circuler en ville sont donc souhaitables et doivent s'accompagner d'un système de contrôle efficace /

- **Emettent des remarques sur la méthode de communication, notamment en ce qui concerne les aides :** « On est complètement perdu... savoir exactement sur quelle voiture nous pouvons avoir une remise et combien exactement... il y a trop de critères, trop de conditions. »
- **Proposent que les constructeurs réduisent leurs tarifs ou bien que les aides pour renouveler les véhicules soient plus importantes :** « Le seul moyen d'induire un véritable élan de changement est soit que les constructeurs diminuent leurs tarifs exorbitants. Soit plus d'aides !! ou un meilleur accompagnement avec un site d'achat de voiture au marché ! »

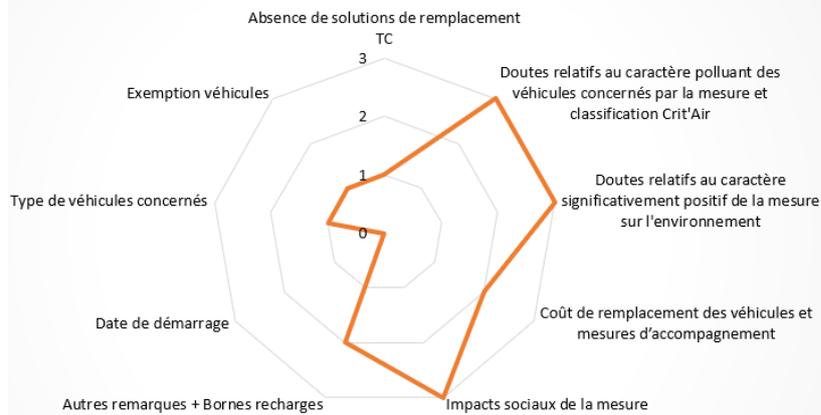
Focus sur les arguments relatifs à l'arrêté et au calendrier à venir 1

- **Les contributeurs réagissant sur les éléments relatifs à l'arrêté et au calendrier à venir, exposent principalement des remarques relatives au calendrier envisagé, qui leur paraît précipité dans un contexte de crise sanitaire :** « Je suis pour la suppression des voitures polluantes dans la ville mais il faudrait laisser un peu plus de temps aux propriétaires pour changer leurs véhicules. Crit'Air 2 en janvier 2024 / Il faudrait continuer à autoriser les voitures Crit'Air 2 et 1 au moins jusqu'à ce qu'une alternative pérenne soit trouvée donc au-delà de 2024 / Il serait peut-être envisageable de décaler la mise en œuvre de ces nouvelles mesures, afin de ne pas ajouter des contraintes supplémentaires à celles qui sont déjà en vigueur pour d'autres raisons depuis plus d'un an. »
- **Un contributeur s'exprime quant à lui sur les types de véhicules concernés et propose d'inclure les scooters :** « Peut-on inclure à cette démarche les scooters ? »
- **Tandis qu'un autre émet également une remarque relative aux jours d'application de la mesure, qu'il souhaite voir restreints :** « J'ai vu qu'il serait possible de l'utiliser le week-end et les jours fériés, mais cela paraît réducteur. »

¹ Ne concerne pas le présent arrêté

2.2 Les avis défavorables et défavorables sous réserves

Les arguments défavorables au projet



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

“
Je suis totalement contre c'est zone totalement inutile.”

- **Les contributeurs défavorables au projet expriment principalement des doutes relatifs au caractère polluant des véhicules concernés par la classification Crit'Air, ainsi qu'au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement** « Il suffit de voir le classement des vignettes Crit'Air qui n'est pas du tout cohérent / Il est totalement inconcevable qu'un habitant de la PC pollue plus qu'un habitant de la France profonde possédant le même véhicule / Si les voitures de collection sont pénalisées, les SUV vont pouvoir continuer à circuler librement pour autant qu'ils soient relativement récents. »
- **Ils font état des difficultés relatives au remplacement des véhicules pour les ménages les plus fragiles et s'inquiètent des impacts sociaux de la mesure :** « Quant aux aides annoncées pour un achat suivant une vente d'un véhicule ancien, cela est totalement faux pour bon nombre de citoyens même aux revenus très moyens ! Les véhicules électriques et hybrides ne seront pas achetés en masse, les concessionnaires ne faisant pas la publicité pour ce type de véhicule / Prêt taux zéro pour acheter un nouveau véhicule / Croyez-vous vraiment que tous les concitoyens de Clichy ont les moyens de changer de véhicule pour s'adapter à chaque norme ? / Ceux qui sont proches de la A86 n'ont pas forcément les moyens d'acquérir un véhicule hybride ou électrique, l'aide de l'Etat est ridicule par rapport au prix de ces nouveaux véhicules. »
- **Certains s'interrogent sur la disponibilité des systèmes de rechargement des véhicules électriques :** « De plus, comment le recharger en électricité en habitant la région parisienne, le plus souvent en logement [collectif]. Le prix d'une installation n'est jamais indiqué »
- **Un contributeur fait quant à lui remarquer l'impossibilité d'utiliser un autre mode de**

transport pour certains motifs de déplacements :
« J'ai un véhicule crit'air4 et je veux circuler librement en semaine pendant mes congés cet été, faire sortir mes enfants dans cette période où les loisirs sont limités ainsi que les voyages. »

Focus sur les arguments relatifs à l'arrêt

- **Un contributeur s'exprime sur des éléments relatifs à l'arrêt et s'interroge sur les types de véhicules concernés et les dérogations accordées, notamment aux véhicules de transport public et non aux véhicules de collection :**
« Je comprends que les voitures de collection ne bénéficieront d'aucune clémence particulière alors même qu'elles contribuent peu à la pollution urbaine [...] Par ailleurs, les scooters sont épargnés par cette mesure. Or, ces derniers contribuent également à la pollution atmosphérique [...] En outre, s'il est demandé un tel effort aux automobilistes, la RATP et les mairies en feront-elles de même ? Je pense notamment au parc de bus qui circulent dans Clichy. Est-il prévu de remplacer les antiques bus diesel à court terme ? »



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 des arguments relatifs à la cohérence et au périmètre de la mesure, mais aussi aux mesures d'accompagnement. L'un d'entre eux fait suggère que seuls les véhicules en transit dans la ZFE soient concernés et non les habitants de la ZFE :**

« La création récente des voies dédiées au vélo au niveau du pont de Clichy sur la rue Martre et le boulevard Jean-Jaurès est le vrai problème / La ZFE ne prend en compte qu'une partie des polluants. Afin d'avoir une vision globale, stratégique et honnête, il serait nécessaire de prendre en compte une large

part des polluants [...] Compte tenu de la pression fiscale, du taux de chômage, et du prix des loyers dans les zones de ZFE, les habitants n'ont pas les moyens de renouveler leur moyen de locomotion, d'autant plus que l'absence de visibilité sur l'évolution des critères de limitation de la circulation est de nature à bloquer ou retarder tout changement de véhicule. La ZFE devrait concerner uniquement les personnes n'habitant pas dans la ZFE et souhaitant y transiter. »

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, 5 avis ont pu être réceptionnés par la Ville de Clichy-la-Garenne. 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 conforme : Par courrier, le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine émet un avis favorable sur le projet d'intégration de la commune de Clichy-la-Garenne à la Zone à Faibles Emissions mobilité métropolitaine, comprenant des routes départementales hors agglomération sur son territoire (RD 911, RD 909, RD 17).

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 apparait 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.