

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 Charenton-le-Pont

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 Charenton-le-Pont 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 et 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 disent favorables à la mesure pour 37% d'entre eux, 13% étant favorables tout en émettant des réserves. 21 % des contributeurs sont opposés à la mesure. Dans 29% des cas, l'opinion des contributeurs n'est pas clairement exprimée.

Les contributeurs favorables au projet

Considèrent en premier lieu que le projet pourrait être plus ambitieux, en allant au-delà de ce qu'il propose. S'ils s'inquiètent des impacts sociaux de la mesure, notamment du fait de la crise sanitaire, ils sont également préoccupés par le coût de remplacement des véhicules ainsi que par les mesures d'accompagnement à mettre en place. Deux contributeurs saluent l'impact positif de la mesure sur la santé. Enfin, l'un d'entre eux souligne la nécessité de développer en parallèle des modes alternatifs de déplacement (TC, vélo...). Les contributeurs réagissant sur les éléments relatifs à l'arrêté et au calendrier à venir, exposent principalement des remarques relatives aux véhicules concernés. Un contributeur s'exprime au sujet de la date de démarrage qu'il juge trop proche compte tenu de la crise sanitaire. Un autre s'étonne de la non prise en compte d'une voie particulièrement passante dans le dispositif.

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. »

Les contributeurs défavorables au projet

S'inquiètent en premier lieu des difficultés relatives au remplacement des véhicules, notamment en période de crise sanitaire et considèrent que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux qu'elle occasionne. Deux d'entre eux émettent des doutes à la fois relatifs au caractère polluant des véhicules concernés par la classification Crit'Air et au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement. Ils pointent également le manque de solution de remplacement et le besoin d'en développer en parallèle, notamment les transports collectifs. Deux contributeurs s'expriment sur des éléments relatifs à l'arrêté et au calendrier à venir et émettent des remarques quant à sa date de démarrage, trop précipitée selon eux et qui ne prend pas en compte la crise en cours.

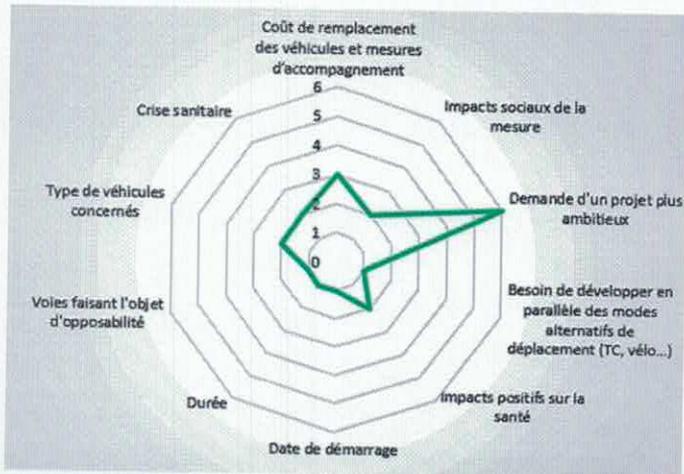
2. Analyse des avis du public

2.1 Les avis favorables ou favorables sous réserve

Les contributeurs favorables au projet, expriment leur avis de façon marquée

“ C'est une bonne chose à condition d'aider les gens à acheter des véhicules propres “

Les arguments favorables au projet ou favorables sous réserve



➤ Les contributeurs favorables au projet considèrent en premier lieu que le projet pourrait être plus ambitieux, en allant au-delà de ce qu'il propose : « Le nouveau dispositif ZFE sur Charenton serait le premier pas vers la prise en considération de l'exposition à la pollution de la ville et un message fort à l'égard de ses habitants. / La ZFE est une première étape, mais quelles sont les actions à venir sur les points suivants ? réduire le nombre de véhicules et inciter fortement au covoiturage, réduire la pollution sonore en centre-ville : certaines motos et scooters sont particulièrement bruyants / Limiter la circulation des véhicules en fonction de la vignette Crit'Air, très bien, mais à quand l'interdiction pure et simple des scooters à moteurs thermique en ville. »

➤ Deux contributeurs saluent l'impact positif de la mesure sur la santé : « J'avoue que les dépôts de poussières noires et l'odeur des émissions me font peur pour ma santé et son impact commence à être palpable sur ma santé / Le nouveau dispositif ZFE sur Charenton serait le premier pas vers la prise en considération de l'exposition à la pollution de la ville et un message fort à l'égard de ses habitants. »

➤ Enfin, l'un d'entre eux souligne la nécessité de développer en parallèle des modes alternatifs de déplacement (TC, vélo...) : « Développer la place du vélo dans les déplacements privés et professionnels (livraison en vélo cargo...) et les voies vertes. / »



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

➤ S'ils s'inquiètent des impacts sociaux de la mesure, notamment du fait de la crise sanitaire, ils sont aussi préoccupés par le coût de remplacement des véhicules ainsi que par les mesures d'accompagnement à mettre en place : « C'est une bonne chose à condition d'aider les gens à acheter des véhicules propres [...] Plus avec la crise les gens non plus les moyens pour changer de voiture / Comment fait-on si on n'a pas les moyens de changer de véhicule ? Il faut prévoir des délais aménagés pour ceux qui n'ont pas travaillé à cause de la COVID en 2020 et 2021 et qui n'ont pas les moyens d'investir dans un nouveau véhicule, sauf si les aides couvrent entièrement l'investissement »

➤ Les contributeurs réagissant sur les éléments relatifs à l'arrêté et au calendrier à venir, exposent principalement des remarques relatives aux véhicules concernés : « Est-ce que les camions, fourgonnettes de livraison ainsi que les bennes à ordures et cars de tourisme seront concernés ? Est-ce que les scooters et motos seront concernés ? / A quand l'interdiction pure et simple des scooters à moteurs thermique en ville. Ils polluent individuellement bien plus qu'une voiture (il suffit d'en suivre un pour s'en rendre compte) et en plus sont bien plus bruyants »

➤ Un contributeur s'exprime au sujet de la date de démarrage qu'il juge trop proche compte tenu de la crise sanitaire : « Il faut prévoir des délais aménagés pour ceux qui n'ont pas travaillé à cause de la COVID en 2020 et 2021. »

Un autre s'étonne de la non prise en compte d'une voie particulièrement passante dans le dispositif : « Je lis avec effarement que le quai des carrières et le quai de

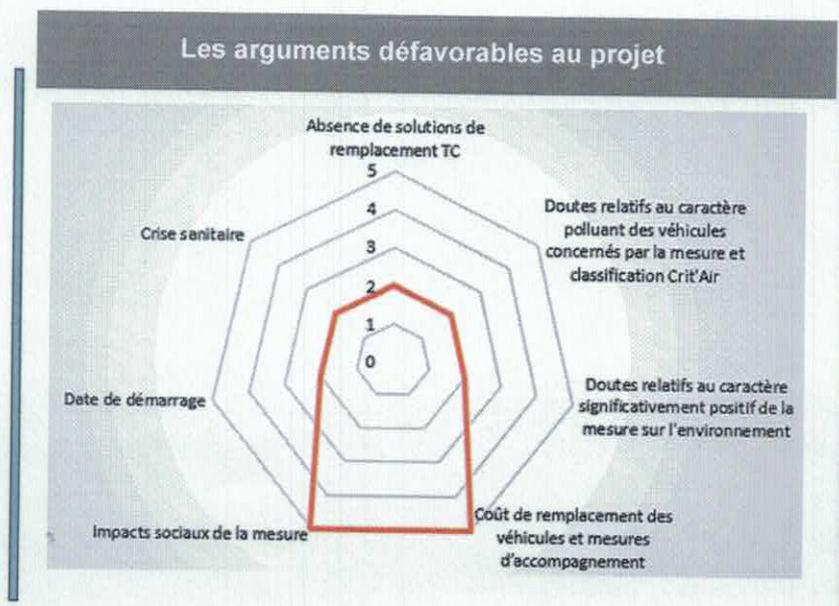
Bercy sont exclus du dispositif de restriction de la ZFE. Les résidents les plus exposés à la pollution automobile générée par l'A4 sont de nouveau pénalisés par cette

décision qui risque simplement de dérouter la circulation des véhicules les plus polluants du centre-ville vers les quartiers les moins favorisés ».

2.2 Les avis défavorables et défavorables sous réserves

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

« Cette loi [...] creuse les inégalités sociales »



- L'ensemble des contributeurs défavorables au projet s'inquiètent en premier lieu des difficultés relatives au remplacement des véhicules, notamment en période de crise sanitaire, et considèrent que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux qu'elle occasionne : « De nombreux franciliens travaillent dans le périmètre de l'A86 sans y résider, les commerçants notamment sur les marchés et ne dégagent pas suffisamment de profit pour changer leur utilitaire dans un délai aussi court sur une simple injonction des politiques / Cette loi [...] creuse les inégalités sociales / Je trouve proprement inadmissible d'empêcher les personnes les plus en difficulté financièrement, de venir travailler dans cette zone / Je pense qu'il est injuste d'interdire totalement la circulation aux véhicules classés 4 et 5, leurs propriétaires ne pouvant certainement pas en acheter un nouveau. / Prendre les automobilistes en otage pour y arriver n'est vraiment pas juste. Surtout dans un laps de temps si court pour se retourner / Faut-il que je m'endette pour acheter une nouvelle voiture afin de pouvoir aller travailler (!), alors que la situation est si incertaine face au contexte sanitaire ? »
- Deux d'entre eux émettent des doutes à la fois relatifs au caractère polluant des véhicules concernés par la classification Crit'Air, ainsi qu'au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement : « Cette loi n'a aucun impact sur l'environnement. [...] Or tout le monde, en premier lieu, ceux qui proposent cette loi ont conscience que les véhicules les plus "gros pollueurs" sont les Suv, 4x4, véhicules neufs coûteux, à la mode, pris par des personnes plus en mesure de financer des taxes. / Les émissions des véhicules diesels ne représentent qu'une faible partie des émissions totales en Ile-de-France [...] les véhicules électriques n'ont pas l'autonomie nécessaire (manque de bornes de recharge notamment en-dehors de l'A86 ...) sans parler du coût écologique des batteries et de leur recyclage »
- Ils pointent également le manque de solution de remplacement et le besoin d'en développer en parallèle, notamment les transports collectifs : « Les transports en commun en Ile-de-France sont dans un état pitoyable : état des rames, incidents à répétition [...] insécurité, peu de liaisons entre banlieues ... En pratique que nous proposez-vous concrètement pour nous déplacer ? / Et développons la qualité des transports en commun pour inciter à se déplacer autrement »



Focus sur les arguments relatifs à l'arrêté

- Deux contributeurs s'expriment sur des éléments relatifs à l'arrêté et au calendrier à venir, et émettent des remarques quant à sa date de démarrage, trop précipitée et qui ne prend pas en compte la crise que

nous traversons « « Surtout dans un laps de temps si court pour se retourner / Le délai proposé (1er juin 2021) est beaucoup trop court, notamment en raison de la crise sanitaire qui a grevé les budgets des ménages. »

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

- Un des contributeurs qui commente la mesure sans exprimer clairement son adhésion ou son opposition émet des doutes relatifs au caractère polluant des véhicules concernés par la mesure et classification Crit'Air :
« Les 4x4 neufs polluent plus que des petits véhicules essence crit'4 par exemple. Voir les critères les plus polluants comme la puissance plutôt que l'âge de la voiture »
- Un dernier émet une remarque qui n'a pas directement trait à la ZFE : « Encore bien trop de nuisances des lignes de chemin de fer et du site d'entretien du matériel SNCF au centre de la ville »
- Enfin, deux contributeurs exposent des remarques relatives à l'arrêté, relativement aux voies qui se trouvent exclues du projet et au sujet des dérogations qui devraient inclure les véhicules de collection :
« Pourquoi exclure de ce plan certaines voies qui sont déjà des voies pénalisées par le trafic, telle que l'avenue de Gravelle ? Les riverains code ces voies n'ont-ils pas droit à une réduction des nuisances environnementales ? / Il serait souhaitable d'exclure de ces restrictions les véhicules de collection circulant avec un certificat d'immatriculation de collection »

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 Charenton-le-Pont. 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 :

- 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 : la Direction des Routes d'Ile-de-France émet un avis favorable sur le projet de ZFE-m sous réserve d'intégration des remarques formulées ci-après :

Le présent avis porte sur les voies du réseau routier national (Autoroute A4) dont la Direction des routes Ile-de-France est gestionnaire,

- Considérant le projet d'intégration du boulevard périphérique dans la ZFE-m parisienne à compter du 1er juillet 2019, l'intégration des « radiales » du réseau routier national qui sont dans le périmètre intra-A86 et qui traversent la commune (autoroute A4) apparaît cohérente car cette radiale se connecte directement au boulevard périphérique parisien.
- La nécessité, dans le cas d'évènements sur l'A86 nécessitant un délestage ou une déviation de trafic renvoyant l'ensemble des véhicules vers le boulevard périphérique, de suspendre l'interdiction d'accéder et de circuler dans la ZFE-m ainsi que les dispositifs de contrôles inerrants, sur les itinéraires de délestage ou de déviation qui pourraient traverser la commune.
- Les restrictions de circulation correspondantes ne pourront effet après prise des arrêtés et après mise en place des signalisations directionnelle et de police correspondantes sur le terrain.

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 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 Saint-Maurice décide d'émettre un avis favorable au projet d'instauration d'une ZFE-m pour les véhicules 4, 5 et non classés sur le territoire de Charenton-le-Pont avec les réserves suivantes :**
 - Il convient de maintenir et de renforcer le financement des véhicules électriques et des aides cumulatives destinées aux foyers concernés par l'instauration de ces mesures ;
 - Il convient de développer les réseaux structurants de transports en commun afin de faciliter les déplacements franciliens ;
 - Il convient de privilégier, dans les premiers temps, des mesures de contrôles à vocation pédagogique.