

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 Meudon

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 45 avis recueillis entre le 9 mars et le 31 mars 2021 (1 reçu par voie postale, 1 reçu par voie dématérialisée et 43 déposés en ligne) conformément à l'arrêté de la Ville de Meudon définissant les modalités de consultation du public relative au projet de Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m). Parmi les contributeurs, 43 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 45 avis recueillis, les contributeurs se déclarent opposés à la mesure pour 51% d'entre eux, avec parfois quelques réserves. 29% des contributeurs se disent favorables à la mesure, certains exprimant des réserves. Dans 20% 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 particulier en développant de façon parallèle largement les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Certains expriment des réserves sur le coût de remplacement des véhicules et les mesures d'accompagnement prévues, qui doivent être plus conséquentes, afin d'atténuer les impacts sociaux. Ils saluent en outre l'impact positif de la mesure sur l'environnement et la santé. Une poignée de contributeurs insiste sur l'importance de faire respecter la mesure, pour garantir son efficacité. Les contributeurs réagissant sur les éléments relatifs à l'arrêté et au calendrier à venir, exposent en premier lieu des remarques sur le calendrier et la date de démarrage de la mesure, jugés trop précipités en période de crise sanitaire. Ils s'expriment également sur les types de véhicules concernés et les dérogations accordées. Ils estiment que ces dernières doivent être moins importantes, ou de s'assurer que la mesure intègre bien les deux-roues. Certains souhaitent pour leur

part voir les horaires et jours d'application de la mesure étendus.

Les contributeurs défavorables au projet

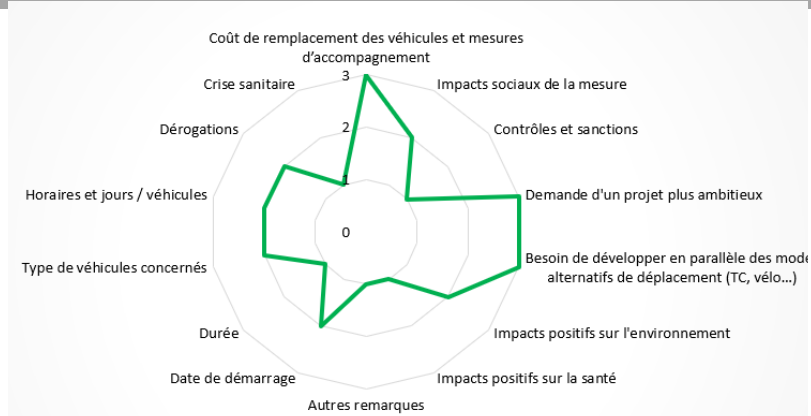
Evoquent en premier lieu les difficultés relatives au remplacement des véhicules et considèrent que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux. Ils expriment des doutes sur le caractère polluant des véhicules concernés ou sur l'efficacité de la mesure sur l'environnement. Un contributeur s'interroge sur les contrôles et sanctions mis en place pour les autres sources de pollution. On note également des remarques sur l'absence de solutions de remplacement en transports collectifs ou sur les impacts économiques négatifs de la mesure. De façon plus anecdotique ils font état de propositions alternatives à la ZFE, ou de difficultés relatives au rechargement des véhicules électriques. Un contributeur réagit sur les éléments relatifs à l'arrêté. Il évoque la date de démarrage, qu'il souhaite voir reportée, aux vues du contexte sanitaire actuel.

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

“

Tout à fait pour la ZFE !

Retirer de la circulation les diesels est une nécessité absolue et ce plan va dans le bon sens.

- Les contributeurs favorables au projet considèrent en premier lieu que le projet pourrait être plus ambitieux, en particulier en développant de façon parallèle largement les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle « Si on veut favoriser les transports en commun, augmenter la fréquence des passages des bus plutôt qu'augmenter la capacité des bus / Cette ZFE doit s'accompagner d'un renforcement des transports en commun sur tout son territoire, du développement du covoiturage et de l'offre de véhicules propres en auto partage. »
- Tandis qu'un contributeur propose une mesure complémentaire à la ZFE. « Il faudrait un indice de pollution de la fabrication des voitures électriques ou hybrides. Cet indice serait pris en compte pour les vignettes Crit'Air. ».

Focus sur les arguments relatifs à l'arrêté et au calendrier à venir¹

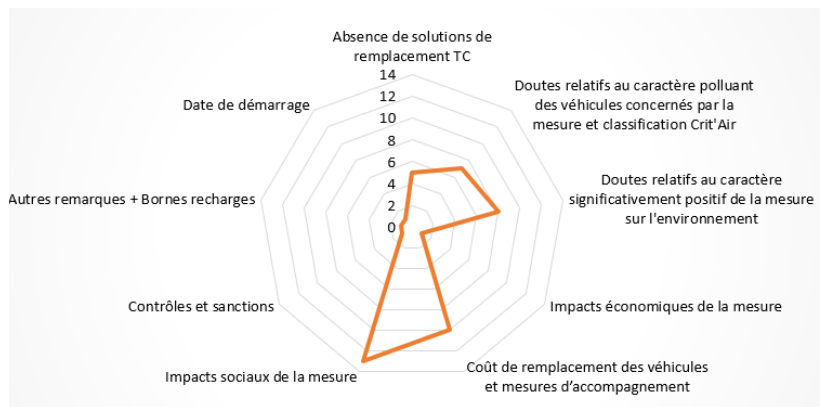
- Les contributeurs réagissant sur les éléments relatifs à l'arrêté et au calendrier à venir, émettent en premier lieu des remarques sur la date de démarrage de la mesure, jugés trop précipités en période de crise sanitaire : « Peut-il encore être envisagé de repousser ce démarrage de 6 mois ou un an le temps d'économiser ou de trouver d'autres solutions ? / Le plan à venir qui consiste à retirer de la circulation les Crit'Air 2 au 1er janvier 2024 est en revanche trop brutal et mal conçu [...] Pourquoi ne se fait-il pas de manière progressive ? »
- Ils s'expriment également sur les types de véhicules concernés et les dérogations accordées. Ils estiment que ce dernières doivent être moins importantes. Ils espèrent que la mesure concerne également les véhicules autres que les voitures notamment les deux roues, camions et camionnettes : « Espérons que cela inclus les motos, scooters toujours plus nombreux et les camionnettes/camions / Réduire la pollution des deux roues, notamment les scooters ou mopylettes / Tout à fait regrettable qu'il ne contraigne pas les véhicules affectés à un service public. »
- Certains souhaitent pour leur part voir les horaires et jours d'application de la mesure être étendus : « La plage horaire pour la non circulation de ces véhicules devrait commencer à 6h00 du matin / Cet arrêté à mon sens reste bien timide et peu prospectif, en ne s'appliquant ni le soir ni le week-end ».
- Un certain nombre de contributeurs exprime des réserves sur le coût de remplacement des véhicules et les mesures d'accompagnement prévues, qui doivent être plus conséquentes, afin d'atténuer les impacts sociaux. « Ok pour réduire la circulation des véhicules les plus polluants en aidant les plus défavorisés à changer de véhicule / Pour bénéficier des aides de l'état, il faut avoir les moyens de se racheter un véhicule. »
- Ils saluent l'impact positif de la mesure sur l'environnement et la santé « Il est urgent d'appliquer des mesures pour limiter l'impact de nos déplacements sur la santé et sur l'environnement / Les ZFE et leurs équivalents ont fait preuve d'améliorer la qualité de l'air. »
- Une poignée de contributeurs insiste sur l'importance de faire respecter la mesure, pour garantir son efficacité. « Quid des contrôles ? / Je vous demande donc de prévoir des règles beaucoup plus drastiques »



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 discriminatoire de la mesure

“

Cette mesure de contraindre les citoyens à se débarrasser de leurs anciens véhicules est absolument discriminante et profondément injuste

- **Les contributeurs défavorables au projet évoquent en premier lieu les difficultés relatives au remplacement des véhicules et considèrent que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux** « *Quid des personnes âgées qui n'ont pas les moyens de changer de voiture, même avec les aides ? / Eliminer les véhicules de niveau 4 (et 5) n'est-ce pas une façon de stigmatiser les personnes les moins aisées de la population ? / Cette mesure est inacceptable car discriminatoire, tout le monde n'a pas forcément les moyens de remplacer son véhicule / Ces véhicules détenus dans la majorité des cas par des foyers moyens ou modestes ne pourront être remplacés, même avec les aides de l'Etat.* »
- **Ils expriment des doutes sur le caractère polluant des véhicules concernés ou sur l'efficacité de la mesure sur l'environnement.** « *Cette mesure [...] incite à produire des déchets en mettant au rebut des véhicules qui fonctionnent bien / La pollution engendrée par les véhicules supra-motorisés circulant dans le périmètre des 61 communes franciliennes retenues n'est ni mesurée, ni quantifiable / La pollution générée par les voitures envoyées à la casse est plus importante que les voitures dont l'utilisation est réduite / Je suis très choquée d'être forcée à changer de voiture alors que la mienne consomme très peu et est utilisée de manière "raisonnable"»*
- **Un contributeur s'interroge sur les contrôles et sanctions mis en place pour les autres sources de pollution :** « *Par ailleurs qu'envisage-t-on pour les gros pollueurs contemporains ? Va-t-on interdire le survol de la zone intérieure à l'A86 aux avions civils ?* »
- **On note également des remarques sur l'absence de solutions de remplacement en transports collectifs ou sur les impacts économiques négatifs de la mesure** « *Les transports en commun ne peuvent répondre à eux seuls aux besoins des gens qui sont dispersés dans des communes trop étendues / La*

pauvreté va aller croissante avec la situation économique fortement dégradée »

- **De façon plus anecdotique ils font état :**

- **De propositions alternatives à la ZFE :** « *Proposition : pour les véhicules anciens instaurer un contrôle de pollution strict, régulier (tous les 6 mois) et individualisé aux frais du propriétaire du véhicule / Pourquoi ne pas réduire les transports carbonés en augmentant le prix des carburants de manière conséquente ? D'autres solutions que les ZFE existent.* »
- **Ou de difficultés relatives au rechargement des véhicules électriques :** « *J'envisage de la conserver jusqu'à l'arrivée des voitures hydrogène, surtout parce que je n'ai aucun accès à alimenter une voiture électrique chez moi.* »



Focus sur les arguments relatifs à l'arrêté

- **Un contributeur réagit sur les éléments relatifs à l'arrêté. Il évoque la date de démarrage, qu'il souhaite voir reportée, aux vues du contexte sanitaire actuel :** « *Si malgré toutes les observations, vous mainteniez votre projet d'interdiction en l'état, je suggère fortement que sa date d'application soit reportée du 1er juin 2021 à celle de la sortie de pandémie actuelle* »

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 principalement les arguments suivants :

- **Ils s'inquiètent et s'interrogent sur les mesures d'accompagnement prévues ainsi que sur les impacts sociaux de la mesure :**
« Ce projet va nous pénaliser fortement et nous obliger d'acheter deux voitures à la place, ce qui nous coûtera cher / Les aides pour changer de véhicules de doivent pas être soumises à conditions de ressource. Il devrait y avoir par souci d'équité des barèmes en fonction du niveau de revenu mais, tout le monde doit pouvoir être aidé dans cette démarche. »
- **Certains contributeurs font des suggestions relatives à la cohérence et au périmètre de la mesure :** « Nous préférons fortement limiter la restriction à l'intérieur de la périphérique, la zone la plus dense et polluée. Ainsi, nous ferons l'effort de prendre les transports en commun pour aller à Paris et nous pourrions garder notre voiture chez nous. »
- **Ou font état de doutes relatifs au caractère polluant des véhicules concernés ou au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement :** « A priori il semblerait aussi qu'un Humer soit donc moins polluant qu'une 205 ! / Les dernières vignettes sont attribuées sur la base des obligations minimales imposées à la construction, rien n'empêche un constructeur d'avoir fait mieux. Dernièrement des pratiques de

mesures se sont avérées manifestement frauduleuses. ».

- **Tandis que certains émettent des remarques portant sur des sujets plus intra communaux ou nationaux :** « Le passage à 30km/h sur les axes principaux est insultant pour les administrés qui paient leurs impôts et ont droit à un minimum de respect / Le modèle économique retenu pour l'automobile n'est pas en pratique réellement réaliste, comme le confirme les pratiques constatées dans d'autres pays »
- **Enfin, quelques contributeurs abordent des sujets relatifs à l'arrêté ou au calendrier à venir² :**
 - **Les horaires et jours d'application de la mesure :** « Je reste étonnée que ma 205 de 92 ne pollue que la semaine de 8h à 20h..Mais ni le week-end ni le soir ! »
 - **Les dérogations :** « Je souhaite que l'on crée une dérogation pour les véhicules roulant peu. »
 - **Le calendrier :** « Pourquoi formuler un calendrier peu contraint entre Crit'Air 5 et 4 (2 ans juillet 2019 et juillet 2021) plus contraint entre Crit'Air 4 et 3 (1 an juillet 2021 et juillet 2022) et de nouveau plus libre entre Crit'Air 3 et 2 (Juillet 2022 et juillet 2024), et puis plus rien après ? »

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.

² Ne concerne pas le présent arrêté

3. Synthèse des avis des acteurs institutionnels

Au terme de la consultation des acteurs institutionnels, 9 avis ont pu être réceptionnés par la Ville de Meudon. 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) compte-tenu des éléments présentés ci-après. 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 exclues du dispositif garantissant un itinéraire pour sortir du périmètre de la ZFE-m.
- 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 directionnelles 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 Meudon à la Zone à Faibles Emissions (ZFE-m métropolitaine), comprenant sur son territoire une route départementale hors agglomération : la RD 406 (tronçon compris entre le carrefour des Trois Bornes et celui des Arbres). Le Conseil départemental donne également un avis favorable en qualité de gestionnaire des voiries présentes sur la commune et dans le périmètre concerné par la mise en place de la ZFE-m.

Avis Simple : Le Conseil de Territoire de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Seine Ouest (GPSO) émet un avis favorable sur les arrêtés municipaux des villes du territoire, créant la Zone à Faibles Emissions mobilité qui interdit à compter du 1^{ER} juin 2021, les véhicules Crit'Air 4, 5 et non classés (y compris sur le boulevard périphérique et dans les bois de Vincennes et de Boulogne). GPSO prend acte de l'étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique. L'EPT Grand Paris Seine Ouest confirme son rôle, en qualité de gestionnaire de voiries incluses dans le périmètre concerné par la mise en place de la Zone à Faibles Emissions mobilité, pour la mise en œuvre de la signalétique routière adaptée.

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 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 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.

Avis simple des communes limitrophes :

- **Le conseil municipal de la Ville d'Issy-les-Moulineaux émet un avis favorable** sur la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions à Meudon.
- **Le conseil municipal de la ville de Vélizy-Villacoublay émet un avis défavorable** à tout projet de mise en place d'une Zone à Faibles Emissions mobilité qui n'intégrerait pas l'A86 dans son périmètre et n'offrirait pas des mesures incitatives à destination des ménages les plus défavorisés pour changer les véhicules les plus polluants. La ville émet donc un avis défavorable sur le projet d'arrêté de la commune de Meudon.
- **Le conseil municipal de Sèvres émet un avis favorable** au projet de mise en place d'une Zone à Faibles Emissions mobilité à Meudon.