

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 Pantin

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 11 avis recueillis entre le 9 mars et le 31 mars 2021 (1 reçu par voie dématérialisée et 10 déposés en ligne) conformément à l'arrêté de la Ville de Pantin définissant les modalités de consultation du public relative au projet de Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m). Parmi les contributeurs, 5 déclarent résider sur la commune, 1 y travailler sans y résider, 5 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 11 avis recueillis, 5 contributeurs se déclarent opposés à la mesure, dont 1 avec des réserves, 4 se disent favorables à la mesure, 2 contributeurs n'expriment pas clairement leur opinion.

Les contributeurs favorables au projet

Evoquent en premier lieu l'importance de la mise en place de contrôles et de sanctions pour accompagner la mesure. Un contributeur fait état des impacts positifs du projet sur l'environnement et souligne le besoin de développer en parallèle des modes alternatifs de déplacement. Un autre est demandeur d'un projet plus ambitieux et un autre attire l'attention sur les impacts sociaux de la mesure.

S'agissant des arguments relatifs à l'arrêté et au calendrier à venir, deux contributeurs souhaitent une accélération du calendrier et un s'exprime sur le type de véhicules concernés et notamment les poids lourds.

Les contributeurs défavorables au projet

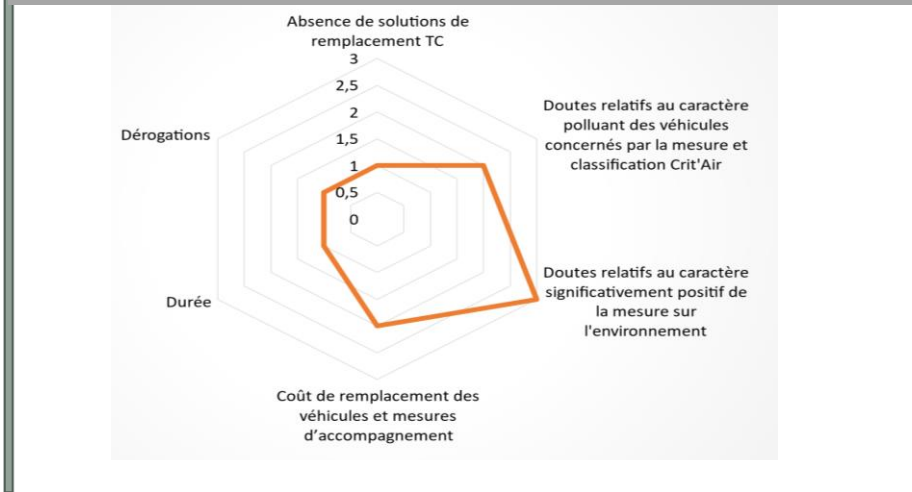
Emettent des doutes relatifs au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement et au caractère polluant des véhicules concernés par la mesure et la classification Crit'Air. Deux contributeurs attirent l'attention sur le coût de remplacement des véhicules et sur les mesures d'accompagnement jugées insuffisantes. Un autre évoque l'impossibilité d'accueillir tout le monde dans les transports collectifs. Un contributeur enfin propose une solution alternative à la ZFE.

S'agissant des arguments relatifs à l'arrêté et au calendrier à venir, un contributeur demande un étalement de la mise en œuvre de la mesure et un autre s'exprime sur les dérogations.

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

“ Cela créé une impunité à polluer pour les gros pollueurs qui achètent des SUV/4x4/motos récents toujours très polluants

- **Trois contributeurs émettent des doutes relatifs au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement et au caractère polluant des véhicules concernés par la mesure et la classification Crit'Air** « Le système lié aux vignettes Crit'Air qui ne se base que sur l'âge n'est pas bon, pour les raisons suivantes : les gros véhicules très polluants ne sont pas pénalisés par cette vignette par rapport aux petits véhicules, cela créé une impunité à polluer pour les gros pollueurs qui achètent des SUV/4*4/motos récents toujours très polluants, l'encouragement du véhicule hybride noté Crit'Air 0, ne fait que reporter la pollution hors agglomération- en mode thermique, ces véhicules polluent plus que les véhicules thermiques classiques. Au final l'objectif annoncé de baisse de la pollution ne sera pas atteint. C'est à la diminution de la circulation et du parc automobile qu'il faut s'atteler, en réduisant drastiquement et volontairement l'espace public, les investissements publics et la publicité liés à ce mode de transport dont l'impact sur le climat, la santé publique (pollution, mais aussi sédentarité) est trop fort. Au profit d'autres modes de transport comme le vélo et le transport ferroviaire. / Je suis habitant de Paris 20. J'ai un véhicule diesel de 2009 Crit'Air 3. C'est un véhicule propre 5 litre au 100kms et qui m'a coûté près de 40.000€ en tout. Dans quelques mois je devrais m'asseoir sur cette énorme somme alors que j'utilise un véhicule propre malgré les normes arbitraires. / Je possède une Crit'Air 5 que je n'utilise qu'une à 2 fois par mois pour me déplacer en dehors de l'Île-de-France avec la famille, c'est un moyen de locomotion indispensable avec des enfants en bas âge. Je trouve dommage d'être pénalisé alors que je pollue moins qu'une voiture Crit'Air 1-2-3 qui est utilisée chaque jour de la semaine. »



- **Deux contributeurs attirent l'attention sur le coût de remplacement des véhicules et sur les mesures d'accompagnement, jugées insuffisantes** « Et vous croyez également qu'en proposant des aides minables pour que les gens se débarrassent de leur diesel vous allez résoudre le problème. Est-ce que vous connaissez le prix d'un véhicule électrique neuf ? »
- **Un contributeur évoque l'impossibilité d'accueillir tout le monde dans les transports collectifs** « Les infrastructures de transport en l'état actuel sont incapables d'accueillir toutes ces personnes qui n'utiliseraient pas leur voiture alors comment vous faites ? »
- **Un contributeur propose un forfait pollution pour les automobilistes** « Je pense qu'il aurait été intéressant de mettre en place un forfait pollution, où chaque conducteur aurait un seuil d'utilisation à respecter, en fonction du véhicule qu'il possède. Bien que coûteux, ce système resterait inclusif »

Focus sur les arguments relatifs à l'arrêt et au calendrier à venir 2

- **Un contributeur évoque le calendrier de mise en œuvre** « Il faut étaler le calendrier !! »
- **Un autre les dérogations** « Obligez toutes les flottes des administrations de l'Etat à rouler à l'électrique »

² Ne concerne pas le présent arrêté

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

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 Pantin. 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 temporairement 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 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'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 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 de Seine-Saint-Denis (CCI 93), émet un avis réservé sur le projet d'arrêté instaurant une ZFE-m sur la commune de Pantin, au motif des conséquences de la mise en place de ces mesures de restriction de circulation sur les activités économiques locales. Elle fait également part de certaines remarques vis-à-vis du projet :

- La CCI 93 souhaite une démarche coordonnée des communes concernées par la mise en place de la ZFE et recommande d'intégrer uniquement la partie du territoire située à l'intérieur de l'A86, lorsque celui-ci est partiellement couvert afin de faciliter la compréhension de la population et des professionnels travaillant sur ces communes.
- La CCI s'interroge sur plusieurs points concernant les dérogations : Elle trouve restrictive l'habilitation délivrée par les mairies pour l'approvisionnement des marchés, valable uniquement sur la commune la délivrant. La CCI 93 recommande donc à minima que la commune de Pantin autorise la circulation des commerçants portant l'habilitation d'une autre commune. Plus largement, elle propose que l'habilitation délivrée par une commune ouvre accès à l'ensemble des communes de la ZFE-m et qu'elle puisse être délivrée à tous les porteurs de carte de commerçant ambulant qui en font la demande.

- Elle estime que processus de modernisation du parc de véhicules des commerçants non sédentaires doit s'accompagner d'une modernisation des équipements des marchés et plus largement d'installation de bornes de recharge électrique sur la voie publique.
- La CCI 93 s'interroge sur les livraisons des commerces en cœur de Ville. Si les surfaces alimentaires sont livrées tôt le matin, cela pourrait être en revanche pénalisant pour les commerçants indépendants.
- La CCI estime tout de même que la mise en place de la ZFE-m est nécessaire pour des questions de santé publique et de pollution. Elle insiste cependant, pour en garantir l'efficacité, sur la nécessité de développer des mesures d'accompagnement des entreprises.
- De plus, elle rappelle qu'il est important de prendre en compte dès maintenant les impacts pour les acteurs économiques qui seront de plus en plus importants avec les prochaines échéances.
- Par ailleurs, elle s'interroge sur le calendrier à plusieurs titres :
 - Sur l'offre actuelle de véhicules à faibles émissions pour les professionnels et le réseau encore incomplet d'approvisionnement en carburants alternatifs. Les études d'impact devraient permettre de fixer un calendrier qui puisse offrir de la visibilité aux entreprises pour réaliser leurs investissements.
 - Elle rappelle l'impact de la crise sanitaire actuelle sur la santé financière des entreprises et indique que les investissements du territoire de la Seine-Saint-Denis en véhicules propres ou moins polluants pourraient ne pas constituer une priorité pour les entreprises en difficultés.
 - Elle alerte sur la tenue des Jeux Olympiques en 2024 et le fait qu'il ne serait pas souhaitable que la ZFE-m impacte les entreprises locales sollicitées dans ce cadre ainsi que la fréquentation des sites pendant la compétition, limitant les retombées économiques.
- La CCI 93 souligne la nécessité pour la municipalité de communiquer très largement sur le renforcement des mesures de restriction à compter du 1er juin 2021, avant de mettre en place des mesures répressives comme la verbalisation.

Avis simple des communes limitrophes :

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

Le conseil municipal de la ville d'Aubervilliers émet un avis favorable sur les projets d'arrêté des maires des villes immédiatement voisines d'Aubervilliers instaurant une Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) sur leur territoire.

Le conseil municipal de la ville d'Aubervilliers autorise Madame la Maire à communiquer à chacune des communes qui en font la demande, l'avis favorable de la Ville d'Aubervilliers sur les projets d'arrêté des maires des villes immédiatement voisines d'Aubervilliers instaurant une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sur leur territoire.

Le conseil municipal de la ville des Lilas émet un avis favorable à la création d'une Zone à Faibles Emissions à compter du 1er juin 2021 pour une durée de 3 ans sur l'ensemble des voies de la commune de Pantin.