

# 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



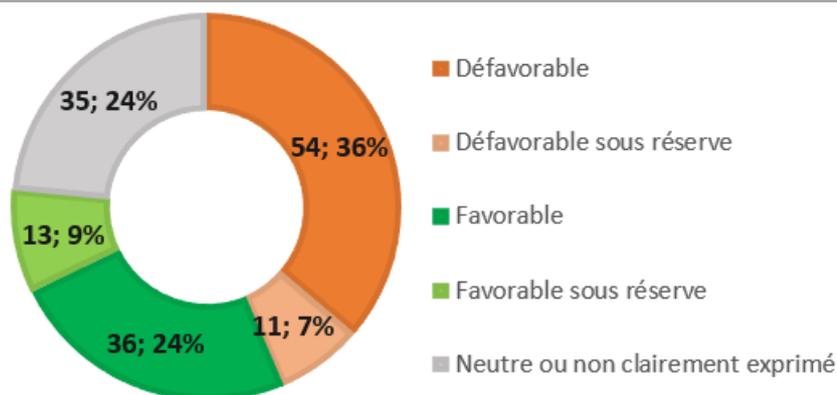
## SYNTHESE DES AVIS Ville de Paris

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 149 avis recueillis entre le 9 mars et le 31 mars 2021 (2 reçus par voie dématérialisée et 147 en ligne) conformément à l'arrêté de la Ville Paris définissant les modalités de consultation du public relative au projet de Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m). Parmi les contributeurs, 120 déclarent résider sur la commune, 18 y travaillent sans y habiter, 11 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 149 avis recueillis, les contributeurs se déclarent opposés à la mesure pour 43% d'entre eux, avec parfois quelques réserves. 33% des contributeurs se disent favorables à la mesure, certains exprimant des réserves. Dans 24% des cas, l'opinion des contributeurs n'est pas clairement exprimée.

Répartition des 149 avis en fonction de l'opinion des contributeurs



### Les contributeurs favorables au projet

Exposent en premier lieu des arguments relatifs aux impacts positifs de la mesure sur la santé et l'environnement. Un certain nombre d'entre eux insiste sur l'importance de faire respecter la mesure, pour en garantir l'efficacité. Ils sont également attentifs aux mesures d'accompagnement qui seront mises en place. Ils considèrent que le projet pourrait être plus ambitieux en termes de véhicules concernés et de périmètre et soulignent qu'il est essentiel de développer en parallèle les modes alternatifs de déplacements. Des contributeurs proposent des alternatives à la ZFE ou s'expriment sur d'autres sujets, relatifs notamment à l'aménagement de la ville de Paris. La date de démarrage ainsi que le calendrier de mise en œuvre paraissent précipités. Certains contributeurs évoquent aussi les dérogations, ainsi que les horaires et jours concernés.

### Les contributeurs défavorables au projet

Expriment principalement des doutes sur le caractère polluant des véhicules concernés ou sur l'efficacité de la mesure sur l'environnement. Ils font état des difficultés relatives au remplacement des véhicules et considèrent que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux. Certains font des propositions alternatives à la ZFE. On note également des remarques sur l'absence de solutions de remplacement en transports collectifs ou sur les impacts économiques de la mesure. Le Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLÉ) produit en outre un communiqué, exposant des doutes relatifs au caractère polluant des véhicules et à l'efficacité de la mesure sur l'environnement. Un contributeur évoque un calendrier jugé précipité, tandis que quelques contributeurs émettent des remarques sur les types de véhicules concernés (notamment les deux-roues) ainsi que sur les dérogations.

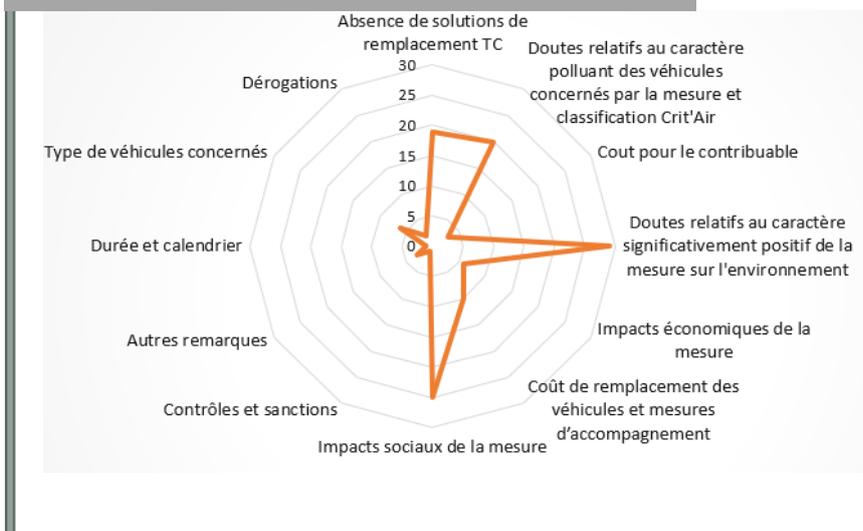
**Avertissement :** « Ce rapport réalise la synthèse des avis exprimés de façon spontanée par les habitants ou usagers. Il ne constitue pas un sondage représentatif du point de vue des habitants de l'ensemble de la commune. »



« Les scooters/motos sont particulièrement

polluants. [...] Pourrait-on aller plus loin sur leur interdiction complète et définitive ? /»

### Les arguments défavorables au projet



➤ **Des contributeurs s'expriment également sur les horaires et jours concernés par la mesure.** « J'espère que les aménagements actuels (...) seront maintenus / l'interdiction doit être permanente 24h/24h tous les jours de l'année ».

## 2.2 Les avis défavorables et défavorables sous réserves

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

“

**Voilà une mesure discriminatoire, qui n'a pas fini de démontrer son inefficacité.**

**Il est honteux de punir ainsi les automobilistes**

➤ **Les contributeurs défavorables au projet exposent principalement des doutes sur le caractère polluant des véhicules visés ou sur l'efficacité de la mesure sur l'environnement.**

« Le système de classification n'a aucun sens écologique / Une R5 de 1985 pollue moins qu'un 4x4 de 2021 / L'écologie, la vraie, consiste à faire durer nos produits en les utilisant peu. »

➤ **Ils font état des difficultés relatives au remplacement des véhicules et considèrent que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux** « On oblige des populations pauvres à s'endetter encore un peu plus pour pouvoir aller travailler / Vous êtes l'ennemi des pauvres / vos aides de 6000€ ne servent strictement à rien quand on peut trouver une voiture pour moins de 2000€. »

➤ **Des contributeurs font des propositions alternatives à la ZFE :** « Il existe d'autres solutions comme le biocarburant, privilégiez des solutions qui permettront de garder nos véhicules et notre argent / Créez des tunnels avec une ventilation qui filtre les particules fines / faites respecter le code de la route à tous les usagers de la voirie. »

➤ **On note également des remarques sur l'absence de solutions de remplacement en transports collectifs ou sur les impacts économiques négatifs de la mesure** « Il faudrait déjà commencer par mettre en place des solutions de transports en commun inter-banlieue / c'est condamner à l'exclusion les artisans déjà

assommés par la COVID, les livreurs et tous les gens modestes. »

➤ **De façon plus anecdotique, des contributeurs font état de l'absence de contrôles et sanctions :** « Des tas de camions circulent tous les jours dans Paris, sans vignette Crit'Air, et on ne leur dit rien. »

➤ **Le MNLE produit en outre un communiqué, exposant des doutes relatifs au caractère polluant des véhicules interdits et à l'efficacité de la mesure sur l'environnement. Il propose des alternatives à la ZFE :** « Reprendre en main l'aménagement du territoire pour rééquilibrer habitat, travail et loisirs [...]. Développer réellement les transports publics et les rendre d'accès libre [...]. Lutter efficacement contre la spéculation immobilière [...]. Relocaliser au plus près des lieux de consommation les lieux de production, dans tous les domaines [...]. »

➤ **Un contributeur évoque un calendrier jugé précipité<sup>2</sup>** « D'ici 2024 c'est environ 2 millions de véhicules qui sont concernés donc 2 millions de personnes qui utilisent leur "vieille" voiture par nécessité et qui vont se faire verbaliser par vos radars. »

➤ **Tandis que quelques contributeurs émettent des remarques sur les types de véhicules concernés**

<sup>2</sup> Ne concerne pas le présent arrêté soumis à la consultation



**Enfin on trouve parmi les avis recueillis du public, quatre avis exposés par la FFB (Fédération Française du Bâtiment Grand Paris), le CNPA (Conseil National des Professions de l'Automobile), l'OTRE (Organisation des PME du Transport Routier) 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 d'un guichet d'informations unique dédié à l'achat de véhicules propres, notamment de poids lourds, pour les professionnels.

**Le CNPA** présente son activité et expose la situation des professions de l'automobile en 2021 à Paris. Il fait part du manque de lisibilité de la mesure et du calendrier de ses prochaines étapes pour le public et les professionnels. Le CNPA insiste donc sur la nécessité à communiquer en amont, clairement et largement ces informations, afin de donner de la visibilité aux professionnels et particuliers pour leur permettre d'anticiper ces restrictions et assurer l'acceptabilité de la mesure. Il ajoute qu'il est essentiel de prévoir des mesures d'accompagnement

importantes en faveur du renouvellement du parc afin d'éviter de créer des inégalités et permettre la libre circulation. Le CNPA salue les dérogations accordées aux véhicules avec mention « VASP » ainsi que pour les véhicules de collection. Cependant il alerte sur le fait que les professionnels de la filière véhicules anciens ne disposent pas de la carte grise « collection ». Le CNPA ajoute qu'il est essentiel que les professionnels des services de l'automobile qui pourraient être impactés par les restrictions dès 2024, soient accompagnés dans les transitions à venir et bénéficient d'un plan de soutien spécifique. Le CNPA propose par ailleurs l'ajout d'une dérogation transitoire pour les automobilistes dotés d'un véhicule thermique devant se rendre chez un professionnel de l'automobile situé dans la ZFE. Enfin, il alerte sur le nécessaire maillage du territoire en bornes de recharges électriques, à déployer également dans les entreprises des services de l'automobile.

**L'OTRE** s'interroge sur les aides à destination des entreprises qui assurent les transports scolaires d'élèves en situation de handicap au moyen de véhicules de moins de 9 places.

**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.

## 1. Synthèse des avis des acteurs institutionnels

Au terme de la consultation des acteurs institutionnels, 11 avis ont pu être réceptionnés par la Ville de Paris. Les autres avis simples non rendus dans les 2 mois sont réputés favorables.

**Avis simple : Par courrier le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, en sa qualité de gestionnaire de voiries présentes dans la commune et dans le périmètre concerné par la mise en place de la ZFE-m, émet un avis favorable** sur le projet d'intégration de la ville de Paris à la Zone à Faibles Emissions (ZFE-m métropolitaine).

**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 Paris Ile-de-France (CCIR), en concertation avec la Chambre de Métiers et de l'Artisanat d'Ile-de-France, 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 Ile-de-France-Paris (CMA IdF-Paris), partage les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air que se sont fixées la Métropole du Grand Paris et la Ville de Paris. Elle adresse toutefois des préconisations :**

- Elargir 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 en 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 sur la commune de Paris.

- **Le conseil municipal de la ville des Lilas émet un avis favorable** à la création d'une Zone à Faibles Emissions à compter du 1<sup>er</sup> juin 2021 pour une durée de 3 ans sur l'ensemble des voies de la commune de Pantin et de la Ville de Paris.
- **Le conseil municipal de la ville de Vanves décide d'émettre un avis favorable** sur la mise en place de la ZFE sur les communes limitrophes à Vanves dont fait partie la Ville de Paris.
- **Le conseil municipal de la ville de Saint-Denis émet un avis favorable** au projet d'arrêté municipal instaurant une Zone à Faibles Emissions mobilité pour la Ville de Paris.
- **Le conseil municipal de la ville de Malakoff émet un avis favorable** sur la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions-mobilité sur le territoire de Malakoff et de la Métropole du Grand Paris. Il demande que les pouvoirs publics compétents dont l'Etat, complètent les aides à destination des plus modestes, en augmentant l'aide à l'achat de véhicules éligibles d'occasion ou neufs, afin que le reste à charge des acquéreurs soit inférieur à 5 mois de revenu avec un crédit à taux zéro sur 5 ans. Le conseil municipal demande que les pouvoirs publics agissent également en améliorant les transports en commun (desserte, conditions, tarifs...) pour garantir une vraie alternative. Il insiste sur la nécessité de poursuivre, d'encourager et de soutenir le développement des transports doux.
- **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.
- **Par courrier, la commune de Levallois-Perret indique** que la mise en place de la Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) sur le territoire de Paris n'appelle pas d'observations de sa part.