

Synthèse des avis de la consultation des acteurs institutionnels et du public préalable à la mise en place d'une zone à faibles émissions (dite juridiquement zone à circulation restreinte) dans le périmètre de l'intra A86



SYNTHESE DES AVIS Ville d'Issy-les-Moulineaux

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 32 avis recueillis entre le 1^{er} avril et 6 mai 2019 (dont la totalité en ligne) conformément à l'arrêté de la Ville d'Issy-les-Moulineaux définissant les modalités de consultation du public relative au projet de Zone à Faibles Emissions (ZFE), dite juridiquement Zone à Circulation Restreinte (ZCR). Parmi les contributeurs, 21 déclarent résider sur la commune, 5 y travailler et 6 disent être extérieurs à la commune 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 32 avis recueillis, les contributeurs sont partagés sur la mesure. Une majorité se prononce en faveur de la mesure parfois quelques réserves (40%) ou n'expriment pas clairement leur point de vue (22%), alors que 38% si opposent.

Les contributeurs favorables au projet

Affirment leur soutien à la mesure notamment pour ses impacts positifs sur la santé et l'environnement, tout en souhaitant qu'elle soit plus ambitieuse en termes de restrictions de circulation de certains véhicules ou encore de prise en compte de la pollution sonore. Ils demandent la limitation à Crit'Air 4 sur le territoire communal, pour une plus grande cohérence avec la Ville de Paris. Ils demandent également une plus grande fermeté en matière d'attribution et de contrôle des vignettes Crit'Air.

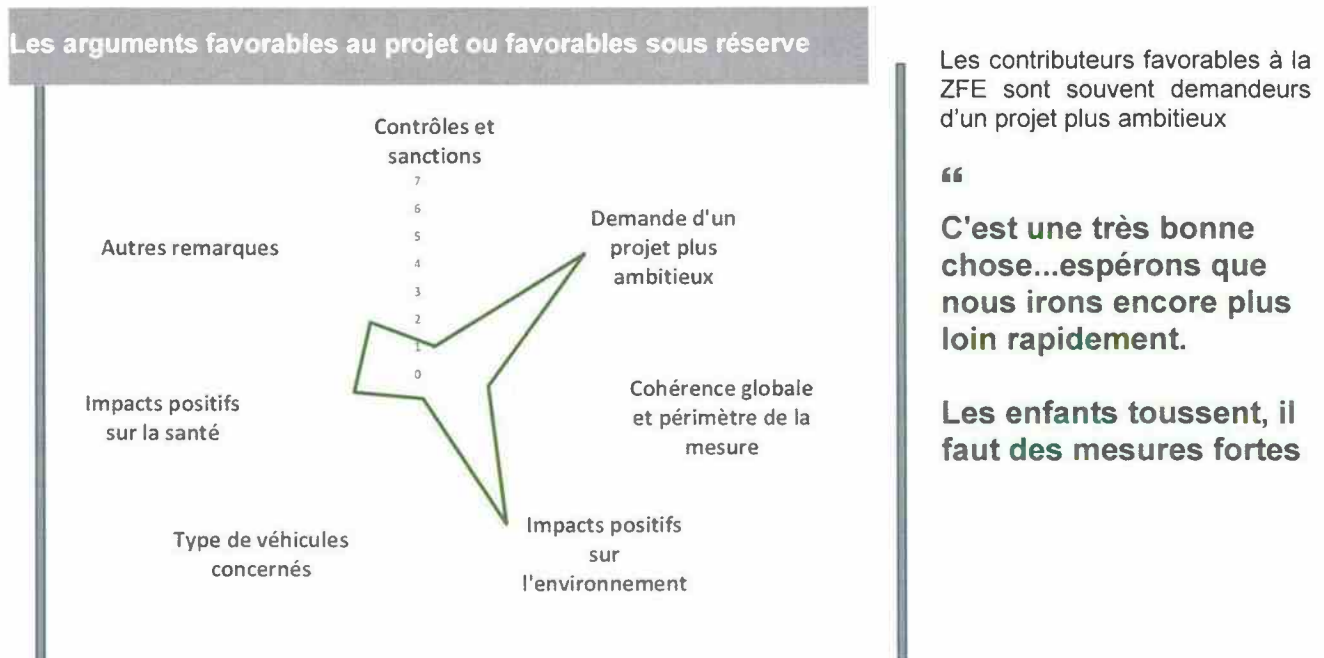
Les contributeurs défavorables au projet

Exposent en premier lieu leurs doutes sur la pertinence des classifications Crit'Air en matière d'émission de polluants et sur le caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement. Ils dénoncent l'absence d'alternative en transports collectifs et font état de difficultés de remplacement des véhicules pour les ménages les plus modestes. Plusieurs d'entre eux évoquent des impacts négatifs sur la vie quotidienne dans l'accès aux soins et la relations aux membres âgés de leur famille.

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.

2. Analyse des avis du public

2.1 Les avis favorables ou favorables sous réserve



- Les contributeurs favorables à la mesure la soutiennent clairement tout en souhaitant qu'elle soit plus ambitieuse en termes de restrictions de circulation de certains véhicules, ou à proximité des écoles, mais aussi de prise en compte de la pollution sonore : « Je propose que la Ville d'Issy inclue également les véhicules « Crit'Air 4 » et ne limite pas aux véhicules « Crit'Air 5 » et « Non classés » / De plus, il serait nécessaire de définir des zones à plus faibles émissions à proximité des écoles / J'aimerais que la ZFE soit également une ZFE sonore ».
 - Leur demande porte également sur la mise en cohérence de la mesure avec Paris avec une demande pour Issy d'adoption de la limitation à Crit'Air 4 : « Je souhaiterais que GPSO s'aligne sur le même niveau de limitation que Paris intramuros (CRIT 4 minimum) / Issy étant limitrophe de Paris, il me paraît en effet cohérent d'avoir une réglementation homogène sur ces territoires si intégrés du point de vue économique ».
 - Les préoccupations relatives à l'environnement et à la santé sont fortement mises en avant : « Soyons plus exigeants pour la santé de nos enfants, ça devient urgent / On est déjà trop en retard sur ces sujets de santé publique / La création de la Zone à Faibles Emissions est une très bonne initiative pour la qualité de l'air dans l'agglomération / Pollution de l'air et pollution sonore insupportables il est urgent d'agir sinon il faut quitter la ville / D'un point de vue écologique enfin, inclure les véhicules « Crit'Air 4 » à Issy améliore davantage encore la qualité de vie des Isséens ».
 - Deux contributeurs s'interrogent sur la vignette Crit'Air
- L'un pour demander de « revoir les critères d'attribution » estimant que le critère « de l'âge est bien trop léger pour estimer le droit ou non de circuler dans ma zone d'habitation et de travail ».
 - L'autre pour dénoncer le fait que « Aujourd'hui il y a encore des véhicules à 2 roues et 4 roues qui n'ont pas la vignette Crit'Air », et proposer l'utilisation du « fichier des certificats d'immatriculation pour dire aux propriétaires que leur véhicule ne devra plus circuler dans la ZFE et leur imposer de se séparer de leur véhicule sous peine d'amende et de saisie ? ».

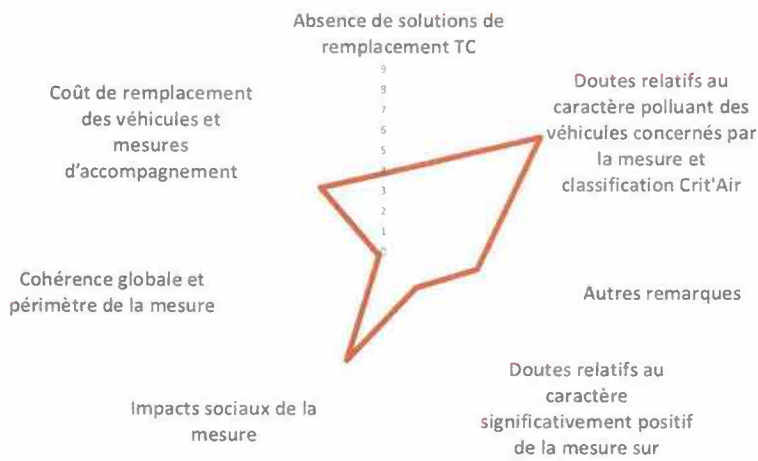


Focale sur les arguments relatifs à l'arrêt

- Un contributeur fait référence à une mesure évoquée dans l'article 1 de l'arrêt
« Peut-on également inclure les deux roues à essence dans les catégories de véhicules polluants à retirer progressivement de la ZFE. »

2.2 Les avis défavorables et défavorables sous réserves

Les arguments défavorables du projet



Les rédacteurs d'avis défavorables expriment leur désaccord selon des termes résolument négatifs

Stop au démagogisme écologique.

Je suis absolument contre ce projet totalitaire et injuste

- **Les contributeurs défavorables au projet exposent en premier lieu leurs doutes sur le caractère polluant des véhicules ou sur l'efficacité de la mesure sur l'environnement.** « Les critères de pollution des véhicules ne sont pas du tout pertinents car ils ne sont basés que sur des émissions instantanées et ne tiennent absolument pas compte du nombre de kilomètres parcourus / Vous parlez d'écologie alors que la fabrication d'une batterie pour une voiture électrique pollue plus qu'un véhicule thermique pendant sa durée de vie / Les VP concernés ne représentent que quelques pourcents du parc et les gains globaux attendus sont eux-mêmes faibles »
- **Ils dénoncent l'absence de solution de remplacement en transports collectifs et font état des difficultés relatives au remplacement des véhicules mais aussi aux impacts écologiques et économiques de cette opération.** « Je n'ai pas les moyens de changer de véhicule et les transports en commun sont lents, pas sûrs pas fiables et inadaptés à mon trajet / Mettre au rebut des véhicules qui valent encore plusieurs milliers d'euros est une aberration économique mais également écologique, à l'heure où l'obsolescence programmée est tant décriée / Malgré une aide de 5 000 € maximum la majorité des citoyens ne peuvent pas se permettre d'acheter un véhicule qui coûte au minimum environ 30 000 € / Ces vieux véhicules appartiennent en général aux gens les plus faibles économiquement qui ne pourront pas, malgré les aides, acheter un véhicule électrique ».
- **On note également des remarques relatives aux impacts de la mesure sur la vie quotidienne, s'agissant notamment de la prise en charge des personnes âgées dépendantes ou de l'accès aux soins.** « Circulant moins de 1 000Kms par an avec une voiture polluante dans la future ZFE pour principalement covoiturer ma belle-mère qui ne marche pas plus de 50m et donc qui ne peut plus

prendre les transports en commun, ni faire ses courses / Je ne vais pas changer de véhicule alors que celui-ci ne me sert que 1 fois par semaine pour aller voir ma maman en banlieue / Aucun médecin ne consulte plus à domicile ni ne vous prend même en semaine pour une urgence dans son cabinet, alors, dans ces cas-là, doit-on prendre les transports en commun alors que son véhicule "dort" au parking ».

- **Ou encore qui font état d'un problème d'aménagement du territoire.** « Un urbanisme concentrique où Paris reste le centre économique de la Région sans disposer de logements abordables pour tous ».



Un contributeur propose une solution alternative à la ZFE

« Pourquoi ne pas obliger d'équiper tous les véhicules de mouchards qui enregistreraient tous les parcours du véhicule et de faire payer les kilomètres effectués dans chaque ZFE de France en fonction de l'heure, du jour (ouvrable ou non, pics de pollution) et des polluants émis par ce véhicule qui seraient déterminés tous les 3 mois par les mêmes établissements qui font le contrôle technique aujourd'hui ».

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

- **Certains contributeurs qui n'expriment pas clairement leur adhésion ou opposition à la ZFE, font toutefois état de différentes remarques :**
 - « Vous voulez interdire la circulation entre 8 heures et 20 heures de certains types de véhicules thermiques à partir du 1er Juillet 2019 sur le territoire de la commune d'Issy-les-Moulineaux. Parallèlement, le stationnement est payant sur tout le territoire de la commune d'Issy-les-Moulineaux pour un non-résident / Créer de nouvelles zones piétonnes, notamment rues résidentielles comme Henri Tariel ».
- **Certains font état de leur incompréhension ou d'une difficulté à trancher entre leur souhait d'agir pour la préservation de l'environnement et des impacts de la mesure qu'ils jugent trop contraignants :**
 - « On ne comprend plus rien dans la politique des pouvoirs publics au niveau de la pollution et des véhicules à utiliser ! / Bonjour, Je suis d'accord pour aller de l'avant concernant l'écologie. Cependant : je trouve cela anormal de priver des personnes d'utiliser leur moyen de locomotion (voiture) pour aller au travail / Supprimer de plus en plus les voitures autour de Paris c'est bien, mais il faut que les transports en commun suivent ».
- **Enfin, parmi les avis recueillis du public on trouve deux avis exposés par la FFB (Fédération Française du Bâtiment Grand Paris) et la CGAD (Organisation représentative des métiers de l'artisanat, du commerce alimentaire de proximité et de l'hôtellerie-restauration)**
 - **La FFB Grand Paris** souhaite assister les communes de la Métropole du Grand Paris dans la création d'une zone métropolitaine de circulation à faible émission. Elle note cependant que la future zone doit prendre en considération les difficultés que peuvent rencontrer les professionnels afin d'allier impératifs environnementaux et réalités économiques du territoire. Pour cela, elle fait plusieurs propositions : maintenir des dérogations harmonisées pour les professionnels du bâtiment, afin qu'ils aient le temps de s'adapter et de changer leur flotte de véhicules, en particulier pour les entreprises les plus fragiles. Elle propose l'adoption de certaines dérogations ; la réalisation d'études d'impacts économiques afin d'évaluer les conséquences des mesures de restrictions de circulation sur l'activité des entreprises du Bâtiment ; l'accompagnement des professionnels dans la transition vers des flottes de véhicules à faibles émissions (aides financières, guichet unique métropolitain).
 - **La CGAD** souhaite faire part de ses doléances liées à la mise en place d'une ZFE, qui peut avoir des impacts économiques sur certaines entreprises qui nécessitent une activité logistique pour travailler. C'est pourquoi l'organisation souhaite que des dérogations puissent être prévues dans l'arrêté à venir concernant les véhicules approvisionnant les marchés et habilités à le faire (une seule carte pour l'ensemble des communes), les véhicules frigorifiques et les véhicules isothermes.

3. Synthèse des avis des acteurs institutionnels

Au terme de la consultation des acteurs institutionnels, 7 avis ont pu être réceptionnés par la Ville d'Issy-les-Moulineaux. 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 ZCR. Il indique qu'il est indispensable à l'amélioration de la qualité de l'air en Ile-de-France, celle-ci faisant l'objet de contentieux entre la France et l'Union Européenne, au niveau national et régional pour manquement au respect des seuils sanitaires et insuffisance des politiques publiques correctrices.
 - Les radiales du réseau routier national incluses dans le périmètre intra A86 ont vocation à être intégrées dans les ZCR, dans la perspective d'intégration du périphérique dans la zone à circulation restreinte parisienne.
 - La Rocade A86 et ses bretelles d'entrée /sortie seront exclues de la ZCR 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.
 - 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, afin de préserver la fluidité du réseau.
 - Il précise que les restrictions de circulation correspondantes devront prendre effet après prise des arrêtés et mise en place des signalisations directionnelle et de police correspondantes.
- **Avis conforme – Courrier du Conseil départemental des Hauts-de-Seine qui émet un avis défavorable au projet de création d'une zone à circulation restreinte à l'intérieur du périmètre délimité par l'A86, et ne donne pas son accord pour l'inclusion dans cette zone de circulation restreinte de la section située hors agglomération des routes départementales suivantes à Issy-les-Moulineaux :**
 - **Pont d'Issy (RD 50),**
 - **Pont de Billancourt (RD 101)**

Sans nier les enjeux attachés à la qualité de l'air en Ile-de-France en matière sanitaire et sociale, le Conseil départemental motive son avis par les arguments suivants :

- Il estime qu'il faudrait privilégier une démarche pédagogique et incitative.
 - Il fait état de son interrogation sur la légitimité de la MGP à conduire ce projet, dépourvue de compétences en matière de transport.
 - Il considère que l'effet de la ZCR est loin d'influer significativement sur la santé des citoyens, et que la réduction des émissions aurait été atteinte dans des délais similaires par l'évolution du parc automobile et des comportements des usagers.
 - Il fait état d'un manque de transparence dans l'information regrettant que l'étude d'impact d'Airparif réalisée en mars 2018 n'ait pas été diffusée alors qu'elle montrait que les effets réellement significatifs de la ZCR, ne peuvent être atteints qu'en étendant l'interdiction aux véhicules classés en Crit'Air 4 puis 3.
 - Il considère que la mesure sans effet majeur sur la pollution, cible prioritairement les foyers et les professionnels les plus modestes, contraints d'utiliser des véhicules vétustes, de s'éloigner du cœur de la métropole, et qui seront privés de leur liberté de circuler, au péril de leur emploi et de leur situation personnelle.
 - Il dénonce le manque de solutions de compensation et de substitution offertes aux usagers, précisant que les projets censés permettre un report massif des franciliens éloignés ou défavorisés vers les transports en commun ne seront pas prêts avant plusieurs années. Il évoque la difficulté de mobiliser les aides à la reconversion des véhicules anciens.
 - Il souhaite la réorientation du projet, sur le fondement d'une évaluation objective de la situation actuelle et des objectifs poursuivis y compris sur le long terme, en accordant à la question sociale une importance égale à celle des enjeux environnementaux. Il demande une approche globale des causes de pollution.
- **Avis simple : délibération d'Ile-de-France Mobilités (IDFM)** qui émet un avis sur les projets d'arrêtés instaurant des zones à circulations restreintes dans certaines communes situées à l'intérieur de l'A86 hors Paris. IDFM demande à la MGP d'apporter des justifications complémentaires sur les conséquences économiques et sociales de la mise en place de la ZFE 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, la MGP et la Ville de Paris de prendre des mesures d'accompagnement supplémentaires pour limiter les impacts des restrictions de circulation pour les particuliers et les professionnels. IDFM considère que

les aides à l'achat d'un véhicule moins polluant, doivent être étendues aux salariés et indépendants travaillant dans la ZFE.

Dans son avis IDFM :

- Expose que la qualité de l'air reste préoccupante en Ile-de-France, où les valeurs limites pour les principaux polluants liés aux transports sont régulièrement dépassés notamment à proximité du trafic routier, même si une amélioration a été constatée ces dernières années avec l'évolution technologique du parc des véhicules. IDFM précise, qu'en matière d'impact sur la santé, c'est le niveau de la pollution chronique qui est déterminant et que seule une action concertée des acteurs de la mobilité en Ile-de-France permettra de réduire les niveaux observés et de réduire l'exposition des Franciliens au quotidien, comme c'est le cas dans la démarche poursuivie dans le cadre de la Feuille de route 2017-2020 du PDUIF
 - Estime que le projet de ZFE, à l'intérieur de l'autoroute A86 vient en complément de ces actions.
 - Prend acte des éléments d'évaluation fournis, mais souligne les limites des hypothèses relatives à la part des véhicules concernés par les restrictions, le taux de respect de la mesure, ainsi que la part des Franciliens qui renouvelleront leur véhicule ou de ceux qui se reporteront vers les transports en commun. IDFM invite la Métropole à finaliser l'enquête qui visait à apprécier plus précisément le parc de véhicule circulant à l'intérieur de l'A86 afin de mieux éclairer les décisions à prendre par les communes pour les prochaines étapes de restriction de circulation.
 - Regrette que l'évaluation devant accompagner le projet d'arrêté n'ait pas été enrichie des études concernant le report vers les transports collectifs ou le nombre de véhicules concernés. Ajoute que le dossier de consultation aurait gagné à être complété par une étude approfondie des impacts sociaux et économiques de la ZFE.
 - Considère qu'il aurait été intéressant que figurent au dossier, les éléments fournis par ses soins sur la qualité de la desserte en transports collectifs, ainsi que sur l'impact de la ZFE sur la charge des réseaux collectifs suivant plusieurs scénarios d'interdiction, qui montrent notamment, que la mesure aura un impact limité sur la fréquentation du réseau de transports collectifs franciliens, du fait d'un report modal très faible des utilisateurs des véhicules interdits.
 - Précise que du fait de sa démarche en faveur de la transition énergétique du parc de bus et cars, les contraintes apportées par la ZFE ne présenteront pas de difficultés.
 - Rappelle que des dispositifs d'aide à l'achat de véhicules propres proposés, par la Région Ile-de-France, l'Etat, la MGP et la Ville de Paris, à l'attention des particuliers et des professionnels, et regrette qu'ils ne soient pas mentionnés dans le dossier de consultation. IDFM indique que les dispositifs d'aides existants pourraient se révéler insuffisants pour compenser les impacts de la mesure notamment pour les particuliers ou les professionnels les plus démunis. Un accompagnement est donc nécessaire.
 - Précise que les étapes ultérieures d'interdiction, auront des impacts beaucoup plus forts sur la fréquentation des transports collectifs, les déplacements des professionnels et des particuliers, et mentionne la création par la Région Ile-de-France d'un groupe de travail chargé d'évaluer précisément les impacts et de définir les mesures d'accompagnement nécessaires. IDFM, insiste sur le fait que les prochaines étapes de restriction de circulation doivent être cohérentes dans leur progressivité avec les plans de renouvellement des véhicules dédiés aux transports collectifs.
 - Invite les collectivités à faciliter la maîtrise par Ile-de-France Mobilités de surfaces foncières complémentaires permettant d'augmenter les capacités de remisage et de maintenance des bus, selon les standards de performance énergétique souhaités.
- **Avis simple - La Chambre de Commerce et d'Industrie départementale des Hauts-de-Seine (CCI 92) émet un avis favorable sur le projet d'arrêté instaurant une ZCR sur la commune d'Issy-les-Moulineaux sous réserve de mesures d'accompagnement adaptées pour les entreprises.** 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. Elle demande en outre :
 - **Que soient clarifiées les modalités de mise en œuvre des mesures dérogatoires prévues pour certaines activités économiques et que soient étudiées des dispositions complémentaires pour les entreprises les plus fragiles :**
 - Etude d'un système d'habilitation unique pour les véhicules d'approvisionnement des marchés valable pour l'ensemble des communes de la ZCR. Modernisation des équipements du marché (bornes de rechargement électrique notamment).
 - Etude d'un système de dérogation pour les TPE/PME les plus fragiles n'ayant pas la capacité financière à remplacer leur véhicule.
 - **Que soient prises en compte dès maintenant, les étapes ultérieures de renforcement des restrictions de circulation**

- En élaborant des études socio-économiques à l'échelon métropolitain, mises à disposition des acteurs locaux concernés afin qu'ils soient en capacité d'évaluer les impacts des différentes étapes de restrictions envisagées sur les entreprises de leur territoire.
 - Considère que ces éléments permettront d'établir un calendrier précis et échelonné des prochaines échéances de la Métropole. Ce calendrier conditionnant l'anticipation des investissements nécessaires au remplacement des véhicules des entreprises et devant faire l'objet d'une concertation avec les représentants des professionnels concernés.
 - **Que soient renforcés les dispositifs d'accompagnement** : diffusion d'informations ciblées sur les véhicules à faibles émissions, aides à l'achat, développement d'un réseau suffisant de bornes d'approvisionnement en énergies alternatives au transport routier... dispositifs à penser à l'échelle régionale et faire l'objet d'une concertation à l'échelle intercommunale.
 - **Que soit prévue une instance de suivi des impacts de la ZFE métropolitaine, associant** les représentants des professionnels et notamment les chambres consulaires, pour analyser les impacts et adapter le cas échéant les mesures d'accompagnement.
- **Avis simple - la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-Seine (CMA 92) consciente de la nécessité d'améliorer la qualité de l'air et les effets néfastes de la pollution atmosphérique sur la santé humaine, émet un avis favorable sur le périmètre de la ZFE et insiste sur la nécessité d'une transition souple.**
 - **L'échéance de juillet 2019** ne soulève aucune objection. En effet, l'enquête conduite par la CRMA IDF en 2019, montre que seuls 6% des véhicules utilisés par ses ressortissants sont concernés par les interdictions de circulations. Elle mentionne les dérogations dont les entreprises artisanales peuvent bénéficier, en précisant la nécessité de communiquer sur les procédures à suivre pour en bénéficier. Elle demande des précisions sur ces procédures notamment pour les véhicules d'approvisionnement du marché et les professionnels du déménagement, ainsi que sur la zone de validité des autorisations.
 - **La CMA 92 s'interroge sur les échéances ultérieures**, qu'elle considère comme relativement proches. Aujourd'hui 23% des véhicules sont concernés par la vignette Crit'Air3. La CMA considère que même si un renouvellement est à espérer d'ici à 2022, une partie considérable des artisans risque d'être pénalisée. En 2024, se sont tous les véhicules diesel qui seront interdits. Ils représentent aujourd'hui 87% des véhicules des artisans. La CMA92 propose donc de conserver une certaine souplesse dans les plages horaires mentionnées dans l'arrêté à compter de 2022, avec un report à 10h du matin des horaires d'interdiction de circulation pour une période de 2 ans afin de permettre aux artisans d'effectuer leur transition écologique. Elle demande que ce report de plage horaire soit également appliqué aux poids lourds pour limiter les difficultés d'approvisionnement des entreprises artisanales et permettre à ces véhicules de regagner l'entrepôt une fois la livraison du matin effectuée.
 - **Enfin la CMA propose la création d'un règlement de livraison clair et précis, fusionnant les éventuels arrêtés municipaux existants** pour faciliter la compréhension des horaires de livraison pour l'ensemble des professionnels.

Avis simples des communes limitrophes :

- **Le Conseil de Paris émet un avis favorable** au projet d'arrêté instaurant une zone à circulation restreinte dans la commune d'Issy-les-Moulineaux.
- **Le conseil municipal de la Ville de Vanves émet un avis favorable** sur la mise en place d'une zone à circulation restreinte dans la commune d'Issy-les-Moulineaux.

