

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 de Saint-Ouen-sur-Seine

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 16 avis recueillis entre le 24 avril et le 15 mai 2019 (dont 2 sur les registres papiers ou par courrier et 14 en ligne) conformément à l'arrêté de la Ville de Saint-Ouen-sur-Seine définissant les modalités de consultation du public relative au projet de Zone à Faibles Emissions (ZFE), dite juridiquement Zone à Circulation Restreinte (ZCR). Un avis a été réceptionné en dehors de la période de consultation du public : avis de la Chambre Syndicale du déménagement. Parmi les contributeurs, 12 déclarent résider sur la commune, 4 sont 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 16 avis recueillis, les contributeurs sont majoritairement (44%) favorables à la mesure ou pour 31% d'entre eux ne s'expriment pas explicitement en faveur ou contre la mesure. Un quart des contributeurs émet un point de vue défavorable.

Les contributeurs favorables au projet

Evoquent les impacts positifs sur l'environnement et la santé et sont demandeurs d'un projet plus ambitieux, visant notamment à élargir les restrictions de circulation à d'autres véhicules. Ils estiment qu'il est important de veiller à ce que les contrôles soient opérants et qu'il faut en parallèle, développer des modes alternatifs pour le déplacement des personnes et le transport de marchandises.

Les contributeurs défavorables au projet

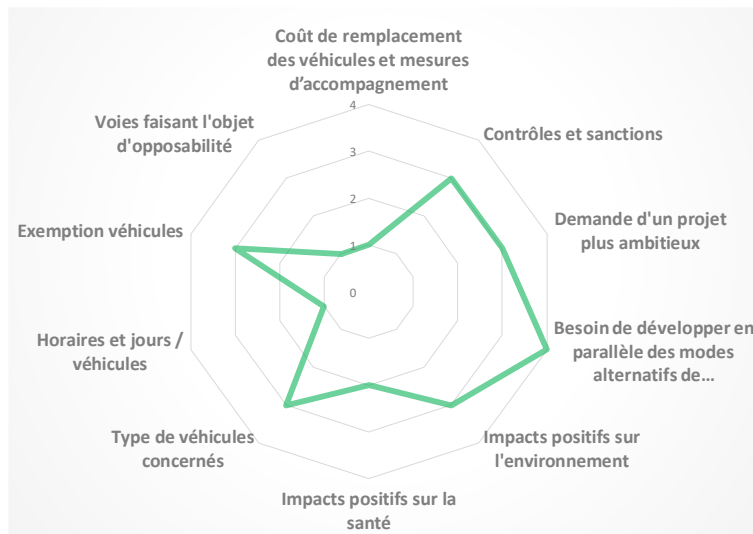
Font part de leurs doutes relatifs au caractère polluant des véhicules concernés, dénoncent l'absence de solution de remplacement et font état des difficultés économiques qu'engendrerait la mise en place de la ZFE, ou encore de questions relatives aux modalités de mise en œuvre de l'arrêté.

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 arguments favorables au projet ou favorables sous réserve



Les contributeurs favorables au projet, sont aussi demandeurs d'un projet plus ambitieux

“

A Saint Ouen la pollution occasionnée par les vieux véhicules à quatre roues ET à deux roues est une véritable nuisance quotidienne

Complètement pour et cela devrait concerner TOUS les véhicules !!!!

➤ Les contributeurs évoquent les impacts positifs sur l'environnement et la santé

« Outre que le trafic est surchargé je constate que certains véhicules (camionnettes, scooters, motos, voitures) circulant sont très polluants, les odeurs des gaz sont ignobles et me provoquent des toux, des irritations du nez et de la gorge. »

➤ Ils sont demandeurs d'un projet plus ambitieux visant notamment à élargir les restrictions de circulation à d'autres véhicules

« Je suis favorable à l'interdiction pure et simple des véhicules Crit'Air 4 et 5 / Il faut interdire la circulation des véhicules polluant privés, seuls les véhicules de police, secours, livraison et transport devrait être habilités. »

➤ Ils estiment qu'il est important de veiller à ce que les contrôles soient opérants :

« Afin de faire respecter ces mesures j'espère que la police municipale sera dotée d'effectifs dédiés... il en va de la santé des habitants. »

➤ Et considèrent qu'il est nécessaire de favoriser en parallèle, le développement des modes alternatifs pour les déplacements des personnes et le transport des marchandises

« Je suis donc favorable à l'utilisation exclusive de véhicules électriques ou vélos triporteurs pour la logistique des derniers kilomètres : de gros HUB de livraison pouvant être installés à l'extérieur de l'A86. / Il faut un changement radical de politique publique pour orienter massivement vers les circulations non polluantes : pistes cyclables, transports en commun (les usagers de la ligne 13 sont maltraités !). »



Focale sur les arguments relatifs à l'arrêté

➤ Les contributeurs s'interrogent sur le type de véhicules concernés et les exemptions, les souhaitant plus limitées

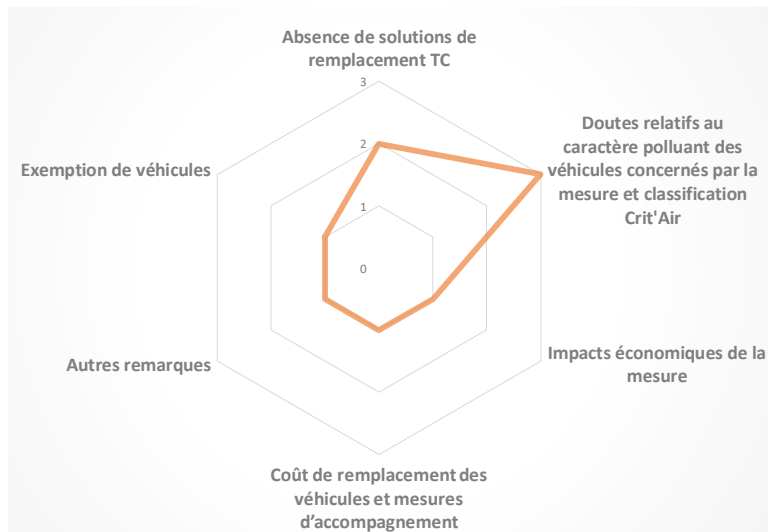
« Les camions et camionnettes de livraisons sont également source de nuisance, pollution et embouteillages. / Les scooters sans permis créent également une pollution...Une vignette et un contrôle technique devraient aussi leur être imposés. »

➤ Les voiries faisant l'objet d'opposabilité sont aussi évoquées « La pollution automobile entre la périphérique, l'A86 et toutes les voies départementales très fréquentées est intense. »

➤ Tout comme l'extension des interdictions de circulation aux week-ends : « Je suis favorable à l'interdiction pure et simple des véhicules Crit'Air 4 et 5 aussi bien en semaine que le week-end. »

2.2 Les avis défavorables et défavorables sous réserves

Les arguments défavorables au projet



Les rédacteurs d'avis défavorables s'interrogent sur leur capacité à s'adapter à la mesure

“

Je travaille à plus de 30 km de mon domicile mais étant imposable et prenant les transports, tant bien que mal, en commun, je n'ai que la basse prime à la conversion. »

- **Les contributeurs défavorables à la ZFE évoquent en premier lieu leurs doutes relatifs au caractère polluant des véhicules concernés et leurs difficultés de remplacement**

« Mon véhicule est certes de 1993 et diesel, mais peu couteuse en entretien et carburant. De plus il ne fume pas noir comme certains véhicules plus récents ! / Je me permet de souligner que les véhicules de tournage font bien moins de kilomètres que les véhicules de plus de trente ans dédié au tourisme et transport de personne / Les nouveaux véhicules polluent aussi, je ne dispose pas de prise de courant dans mon parking (les copropriétés n'ont pas le droit de vendre du courant électrique...), / Les véhicules d'occasion en critère 1 sont hors de prix dans la Région Parisienne / Je travaille à plus de 30 km de mon domicile mais étant imposable et prenant les transport, tant bien que mal, en commun, je n'ai que la basse prime à la conversion. »

l'évènementiel, la mise en place de la ZFE et donc l'interdiction de circuler en journée prévu au 1 juillet de cette année à l'intérieur de A86 ne me permettra plus d'exercer mon activité. »



Focale sur les arguments relatifs à l'arrêté

- **L'absence de solution de remplacement en transports collectifs est également mise en avant**
« Les transports en commun sont inadaptés pour aller de banlieue en banlieue et les grands centres commerciaux sont accessibles via la voiture surtout chargée en courses pour une semaine et une famille de 5 personnes. / Il faut entre 2 et 3h en transport en commun. »
- **Un professionnel fait état des difficultés économiques qu'engendrerait pour lui la mise en place de la ZFE :**
« Ayant une activité de locations de véhicules anciens pour le cinéma la publicité et
- **Un contributeur s'interroge sur la catégorie dont il relève au titre de son activité de locations de véhicules anciens pour le cinéma, la publicité et l'évènementiel :** « Après avoir consulté les dérogations mises en place pour les professionnels, aucune ne correspond à mon activité. »
- **Il questionne également les modalités de mise en œuvre des arrêtés :** « Par ailleurs, en cas de tournage sur Paris, faut-il faire une demande à la mairie de Paris ? A toutes les communes traversées ? Au Grand-Paris ? Qui sont les interlocuteurs ? Quels sont les délais de réponses ? »

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

- **Deux contributeurs qui n'expriment pas formellement leur opposition ou leur adhésion à la ZFE, évoquent toutefois leurs difficultés financières pour parvenir à changer de véhicule :** « Je me trouve dans l'impossibilité financière de changer mon véhicule pour répondre aux exigences de la ZFE / Ma situation financière même avec les aides mises en place par le gouvernement et la Région ne me permettant pas de remplacer mon véhicule diesel qui fonctionne encore très bien. »
- **Un troisième évoque les difficultés de circulation à vélo sur la commune de Saint-Ouen :** « La circulation à vélo n'est pas simple dans Saint Ouen : beaucoup de rues ne sont pas dotées de pistes cyclables, la chaussée près du trottoir est souvent en mauvais état (nids de poule, bosses). Cela n'incite pas forcément à circuler à vélo. Aussi, il pourrait être pratique de disposer d'une sorte de parking pour les vélos ou les trottinettes près des stations de métro pour permettre de s'y garer et de continuer son trajet en transport en commun (surtout pour ceux qui habitent assez loin du métro). »
- **Parmi les avis recueillis du public, à noter 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, 5 avis ont pu être réceptionnés par la Ville de Saint-Ouen-sur-Seine. 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 ZCR.** 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 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 simple – courrier du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis (CD 93)** qui, en sa qualité de gestionnaire de voirie, **émet un avis favorable** sur le projet de ZCR dans le périmètre de l'intra A86 et sur les projets d'arrêtés des communes, ainsi que sur l'extension de la ZCR parisienne. Il considère que restreindre la circulation aux véhicules les moins polluants est une mesure de santé publique. Néanmoins, le CD 93 demande une accélération des mesures d'accompagnement, afin que les plus défavorisés et les habitants les plus éloignés des réseaux lourds de transports publics ne soient pas les premiers affectés par la mesure. Il déplore des mesures individuelles aujourd'hui insuffisantes pour deux raisons :
 - Un reste à charge pour la conversion du véhicule qui n'est pas soutenable pour un grand nombre de ménages. De plus ces derniers peuvent difficilement accéder à l'information concernant l'ensemble des aides existantes sans guichet unique.
 - Le report des calendriers de réalisation des lignes du Grand Paris Express ainsi que l'absence d'engagements de la part de l'État et de la Région Ile-de-France sur des projets de transports structurants (ligne 11 phase 2, T11 phase 2, TZen 3...) prive un grand nombre d'habitants de Seine-Saint-Denis d'une alternative à la voiture individuelle. Le calendrier de développement des réseaux lourds de transports publics doit s'accélérer afin de répondre aux enjeux d'une mobilité vertueuse accessible à tous.

- **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 simples des communes limitrophes :

- **Le conseil municipal de la Ville de Clichy-la-Garenne émet un avis favorable** au projet d'arrêté de la Ville de Saint-Ouen-sur-Seine instaurant une zone à faibles émissions métropolitaine, **sous réserves** :
 - D'une bonne information du public sur la démarche ;
 - De la mise en place d'aides pour le renouvellement du parc des véhicules pour les particuliers et professionnels ;
 - De l'aboutissement du projet d'Avenue de la Liberté
- **Le Conseil de Paris, rend un avis favorable** au projet d'arrêté instaurant une zone à circulation restreinte dans la commune de Saint-Ouen-sur-Seine.