

# 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 Malakoff

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 13 avis recueillis entre le 9 mars et le 31 mars 2021 (1 reçu par voie dématérialisée et 12 déposés en ligne) conformément à l'arrêté de la Ville de Malakoff définissant les modalités de consultation du public relative au projet de Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m). Parmi les contributeurs, 11 déclarent résider sur la commune et 2 en est extérieur ou se positionne 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 13 avis recueillis, 39 % des contributeurs se déclarent opposés à la ZFE et 15% d'entre eux s'y disent favorables. Dans 46 % des cas, l'opinion des contributeurs n'est pas clairement exprimée.

### Les contributeurs favorables au projet

L'un des contributeurs favorables au projet réclame un projet plus ambitieux, en particulier pour Malakoff, cerné par les axes routiers. Un autre appuie la nécessité de développer en parallèle des modes alternatifs de déplacement tels que le vélo lorsque l'utilisation du métro est déconseillée en période de pandémie. Ils ne font par ailleurs aucune remarque relative à l'arrêté.

### Les contributeurs défavorables au projet

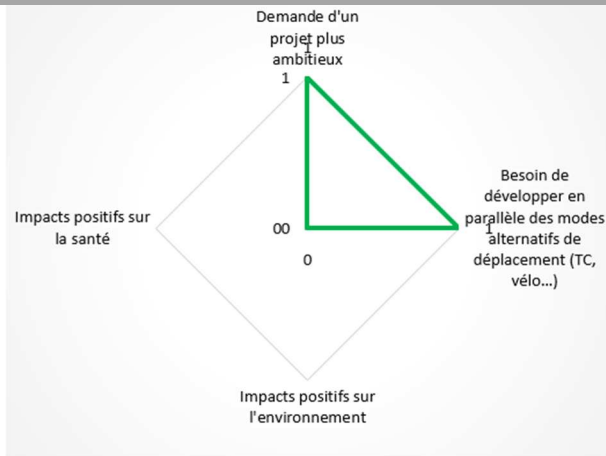
Emettent en premier lieu des doutes relatifs au caractère polluant des véhicules concernés par la classification Crit'Air, ainsi qu'au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement. Ils soulignent par ailleurs l'absence de solutions de remplacement en transports en commun. Ils s'inquiètent des impacts sociaux de la mesure et des coûts de remplacement des véhicules ainsi que des mesures d'accompagnement, tout en étant sceptique quant à leur mise en œuvre.

**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

#### Les arguments favorables au projet



Les contributeurs favorables au projet, expriment leur volonté d'aller encore plus loin de façon tranchée

“

**Ces mesures sont très insuffisantes, eu égard au très fort taux de pollution à Malakoff**

- **L'un des contributeurs favorables au projet réclame un projet plus ambitieux, en particulier pour Malakoff, cerné par les axes routiers :**  
*« J'attends une politique beaucoup plus volontariste en matière de réduction du trafic sur la ville, de végétalisation (avec notamment la plantation d'arbres le long des grands axes comme la D906, le long et au-dessus du périphérique) et la couverture du périphérique sur toute la zone Sud de Porte de Vanves à Porte d'Orléans. »*

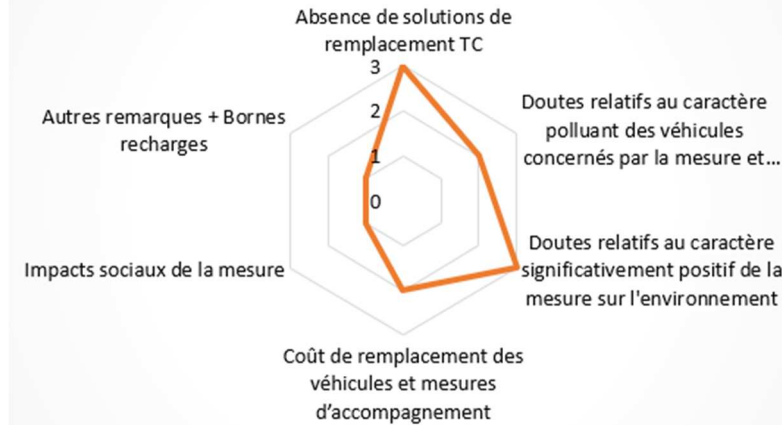
- **Un autre appuie la nécessité de développer en parallèle des modes alternatifs de déplacement tels que le vélo lorsque l'utilisation du métro est déconseillée en période de pandémie :**  
*« Résidant à Malakoff et travaillant en ce moment à la Défense, ma seule possibilité de transport pour me rendre sur mon lieu de travail est le métro. Celui-ci fonctionne très bien, mais son utilisation doit être strictement limitée en cette période de pandémie. J'aimerais disposer d'une alternative non polluante, à savoir la possibilité de me rendre sur mon lieu de travail en vélo. Cependant, aucune piste cyclable ne permet d'atteindre la Défense. »*



- **Les contributeurs ne font aucune remarque relative à l'arrêté.**

## 2.2 Les avis défavorables

### Les arguments défavorables au projet



Les rédacteurs d'avis défavorables dénoncent le caractère discriminatoire et non pertinent de la mesure «

**Mesure inefficace. Loi discriminatoire.**

**En deux mots, les ZFE sont une posture et pas une solution aux vrais problèmes.**

- Les contributeurs défavorables au projet émettent en premier lieu des doutes relatifs au caractère polluant des véhicules concernés par la classification Crit'Air, ainsi qu'au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement :

« J'ai lu que la fabrication d'un véhicule propre, donc « électrique » avec ses batteries émet 12 tonnes de gaz à effet de serre... Fabriqués dans des pays qui utilisent une électricité pas ou peu décarbonée. Un véhicule hybride avec sa masse de batteries importées consomme plus que son équivalent à essence sur route ... / La fabrication des véhicules censés être propres avec 300 kg de batterie lithium est bien plus polluante que la fabrication d'un véhicule avec un petit moteur, sans parler de la pollution provoquée par les acheminements de matériaux à travers le monde / 99% de mes déplacements en région se font à pied ou en métro et autobus. J'utilise mon véhicule pour quitter la région parisienne 10 fois par an pour aller à la campagne. Ce qui fait 10km pour sortir de ZFE et 10 km au retour, soit 200 km par an en ZFE [...] Or la ZFE m'imposerait le contraire ou acheter un véhicule qui pose dès le départ 12 tonnes de gaz à effet de serre sur la planète ! »

- Ils soulignent par ailleurs l'absence de solutions de remplacement qui pourraient accompagner cette mesure :

« À quand une véritable politique de transports en commun de substitution qui soit à la hauteur des besoins ? / Les métros et les bus : C'est de plus en plus sale et il n'y a plus de sécurité à l'exception des annonces multilingues qui nous imaginent dans un aéroport. Mais on ne décollera jamais ! »

Le vélo : sous la pluie, les pistes cyclables sont désertes ! sur le sec, on se fait doubler par des trottinettes à 40 km/h ! / Destruction de biens de consommation utilisables : incompatible avec la notion d'écologie et d'économie / Voir le problème de la pollution par le seul axe des véhicules est très réducteur quand on connaît le niveau de pollution dans les transports en commun type métro. »

- Ils s'inquiètent des impacts sociaux de la mesure et notamment des coûts de remplacement des véhicules ainsi que des mesures d'accompagnement, tout en étant sceptiques quant à leur mise en œuvre :

« Je pense que ceux qui ont des difficultés pour acheter un nouveau véhicule méritent également une attention particulière et non des sanctions / Pour les automobilistes concernés : aucune aide financière ne pourra, et de loin, compenser la dépense. »



## 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 des remarques relatives à l'arrêté et plus particulièrement au type de véhicules concernés, notamment les voitures de collection :** « Voiture de collection, elle ne roule très peu et ne sont pas très nombreuses à être dans la ZFE / Voitures de collection ? »
- **Un des contributeurs formule par ailleurs une remarque relative aux dérogations** « notons que la liste des véhicules exemptés est plus longue que la liste des véhicules interdits. Difficile de réduire la pollution atmosphérique dans ces conditions ».
- **Enfin, deux contributeurs soumettent des idées de propositions alternatives à la ZFE :** « Il aurait mieux valu proposer des subventions pour accompagner les acteurs pollueurs vers la transition de leurs modes de déplacement. Dans la définition des zones la largeur et l'encaissement (rapport entre la hauteur des immeubles et la largeur de la rue) devraient être pris en considération. Ce n'est pas la même chose de polluer dans une voie étroite et encaissée où les polluants stagnent que sur une voie large et dégagée d'où les vents nettoient. Cela peut expliquer que des rues voisines aient des statuts différents, au lieu d'un classement par grandes zones »

**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.

### 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 Malakoff. 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 commune de Malakoff 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 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 de Paris rend un avis favorable** au projet d'arrêté instaurant une Zone à Faibles Emissions dans la commune de **Malakoff**.
- **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 Malakoff.