

# 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 Rungis

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 7 avis recueillis entre le 9 mars et le 31 mars 2021 (1 reçu par voie dématérialisée et 6 en ligne) conformément à l'arrêté de la Ville de Rungis définissant les modalités de consultation du public relative au projet de Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m). Parmi les contributeurs, 4 déclarent résider sur la commune et 3 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 7 avis recueillis, 2 contributeurs se déclarent défavorables à la mesure, 1 contributeur se déclare favorable et, pour 4 contributions, l'opinion des contributeurs n'est pas clairement exprimée.

### Un contributeur favorable au projet

Emet une remarque relative à l'arrêté concernant les dérogations, souhaitant que les titulaires de ces dérogations soient encouragés à remplacer leurs véhicules et souhaite le développement des bornes de recharges électriques.

### Les contributeurs défavorables au projet

Evoquent le coût de remplacement des véhicules et les impacts sociaux et économiques de la mesure, et émettent également des doutes sur le caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement.

### Les contributeurs neutres ou n'exprimant pas clairement leur adhésion ou leur opposition au projet

Un contributeur évoque les impacts du trafic routier de transit, un autre s'interroge sur la cohérence globale et le périmètre de la mesure.

On retrouve dans cette catégorie les avis exposés par la FFB (Fédération Française du Bâtiment Grand Paris) et le STD3C (Syndicat Territorial des Distributeurs de Combustibles-Carburants et services Chauffage).

**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

### 2.3 L'avis favorable

- **Un contributeur favorable au projet évoque le coût de remplacement des véhicules et les impacts sociaux de la mesure** « Je trouve ces nouvelles mesures importantes. Je reste cependant dans une inquiétude personnelle totale aux vues de ma situation. Maman solo avec une petite en bas âge, et en recherche d'emploi (j'aimerais devenir

professeur des écoles). Il me faudra ma voiture pour aller travailler et emmener ma fille au pédiatre. Et avec ces nouvelles mesures je sais déjà que je n'aurai pas les moyens actuellement pour avoir un véhicule correspondant aux nouvelles attentes. Je ne sais pas comment faire. »

### 2.2 Les avis défavorables

- **Les deux contributeurs défavorables au projet évoquent le coût de remplacement des véhicules et les impacts sociaux et économiques de la mesure** « Comment faire pour aller travailler à Rungis depuis Noisieu sans voiture, sans avoir les moyens d'en changer pour une plus récente. Toutes les entreprises et leurs salariés qui interviennent dans paris et proche banlieue, n'ont pas les moyens d'être ailleurs que dans la banlieue lointaine. C'est une atteinte à la liberté fondamentale de se déplacer, uniquement lié à des moyens économiques, par ces temps de difficultés extrêmes. [...] on renforce ainsi le clivage entre les communes riches et les communes pauvres. / Et si on n'avait pas tous

les moyens ou la volonté d'acheter une voiture neuve ? »

- **Ils émettent également des doutes sur le caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement.** « Voitures électrique la belle affaire et avec quoi produisons-nous l'électricité... du nucléaire.../ la qualité de l'air est dix fois plus mauvaise dans les transports que dans les rues, et la pollution a guère baissé lors du confinement, ce qui prouve bien que la voiture n'est pas cause de tous les maux. »

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

- **Un contributeur évoque le trafic automobile** « Commune trop affectée par du trafic de transit non résidentiel matin et soir »
- **L'autre s'interroge sur la cohérence globale et le périmètre de la mesure** « Je suis étonnée de constater que la ville de Rungis ne soit incluse que partiellement dans cette zone. En effet, cette ville est enclavée entre les A6, l'A86, l'Aéroport d'Orly, une zone ICADE et les industries plus ou moins propres ou mal odorantes de nos voisins de Wissous (91) qui se concentrent à la frontière des deux départements. Il est évident qu'il n'y a plus

*grand chose à faire car on ne peut pas interdire la circulation des voitures et camions polluants sur les autoroutes au passage de Rungis mais on pourrait penser à couvrir partiellement les autoroutes, à mettre des murs et des revêtements antibruit, à éloigner les déchèteries dans des zones moins habitées afin de diminuer la circulation des camions pollueurs ? Nous demandons que notre municipalité mette en place une mesure précise des émissions de polluants dans l'air de notre ville et son environnement. »*

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.

## 4 Synthèse des avis des acteurs institutionnels

Au terme de la consultation des acteurs institutionnels, 7 avis ont pu être réceptionnés par la Ville de Rungis. Les autres avis simples non rendus dans les 2 mois sont réputés favorables.

**Avis conforme : la Préfète du Val-de-Marne émet un accord sur le projet de ZFE mobilité (ZFE-m) compte-tenu de l'ensemble des éléments listés ci-après.** Elle 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. Elle 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 Emissions.
- La Rocade A86 et ses bretelles d'entrée /sortie seront exclues de la ZFE-m 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, elle 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, elle 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- Elle 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 des Métiers et de l'Artisanat du Val de Marne (CMA 94), en accord avec la CMA Régionale, émet, 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 la réalité du terrain.

**Avis simple - La Chambre de Commerce et d'Industrie du Val de Marne (CCI 94), 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 simples des communes limitrophes :**

- **Le conseil municipal de la ville de Wissous émet un avis défavorable** concernant le projet de Zone à Faibles Emissions mobilité sur la Commune de Rungis.
- **Le conseil municipal de la ville de Fresnes donne un avis favorable avec réserve** au projet d'arrêté de Zone à Faibles Emissions mobilité de la commune de Rungis. L'avis est assorti des réserves suivantes : l'intégration des voies de l'autoroute A86 et du Marché d'Intérêt National dans le périmètre de ZFE-m permettrait une meilleure prise en compte de la qualité de l'air sur ces itinéraires empruntés par des véhicules polluants et la bonne application et compréhension du périmètre de ZFE-m nécessite la mise en œuvre parallèle du renforcement de l'offre de transports en commun de proximité et l'élargissement des dispositifs d'aides aux véhicules Crit'Air 1 et 2.
- **Le conseil municipal de la ville de Thiais émet un avis favorable** à la demande de mise en place de la Zone à Faibles Emissions-mobilités sur la commune de Rungis.