

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 Villejuif

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 17 avis recueillis entre le 27 mai et le 17 juin 2019 (dont 7 sur les registres papiers ou par courrier, dont 2 pour solliciter exclusivement un rendez-vous en mairie et 10 en ligne) conformément à l'arrêté municipal de Villejuif définissant les modalités de consultation du public relative au projet de Zone à Faibles Emissions (ZFE), dite juridiquement Zone à Circulation Restreinte (ZCR). Tous les contributeurs déclarent résider dans la commune.

Est également présentée dans ce document, la synthèse des avis des acteurs institutionnels.

1. Synthèse des avis du public

Parmi les 17 avis exprimés, la majorité des contributeurs est neutre ou n'exprime pas clairement une opposition ou une adhésion à la mesure (59%). Les autres avis sont partagés entre les défavorables (17%) et les favorables avec parfois quelques réserves (24%).

Les contributeurs favorables au projet

Evoquent la nécessité de développer en parallèle les modes alternatifs de déplacements. Ils sont nombreux à souligner l'importance d'être attentif à garantir une véritable cohérence entre les objectifs de la mesure et les actions menées par la Ville de Villejuif. Certains s'inquiètent des impacts de la mesure sur les populations les plus fragiles. Le Président du groupe local Europe Ecologie Les Verts (EELV) de Villejuif et du groupe municipal L'Avenir à Villejuif salue pour sa part cette initiative.

Les contributeurs défavorables au projet

Emettent des doutes quant au caractère polluant des véhicules concernés ainsi qu'au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement. Un contributeur fait état de l'absence de solutions alternatives satisfaisantes à la voiture individuelle. Enfin, un contributeur considère qu'il serait plus judicieux d'établir une différenciation entre particuliers et professionnels pour l'application de la mesure.

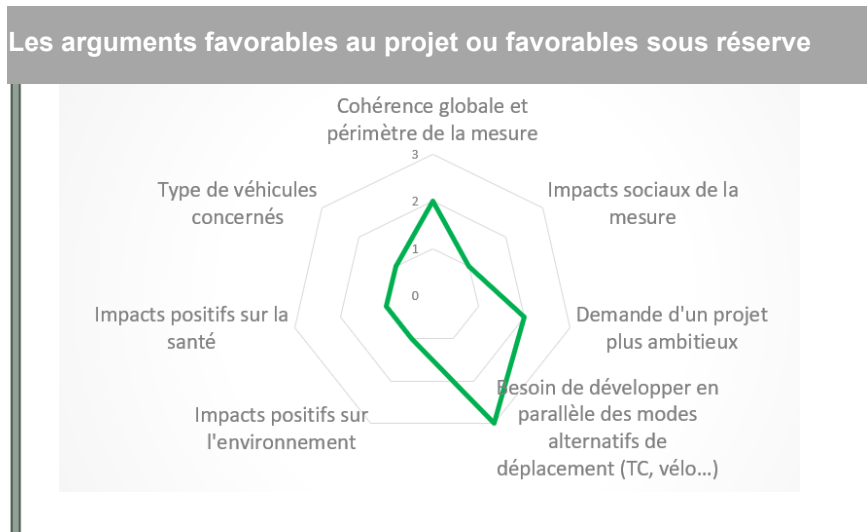
Les contributeurs neutres ou qui n'expriment pas clairement leur opinion

S'interrogent pour la plupart sur les mesures d'accompagnement qui seront mises en place, ainsi que sur les exemptions possibles. Un contributeur évoque quant à lui des éléments qui lui semblent manquer au sein 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 contributeurs favorables au projet, considèrent qu'il va dans le sens d'une amélioration de la santé des habitants

“

L'écologie ne s'occupe pas seulement de la fin du monde et de la fin du mois, mais de la fin de nos vies individuelles

- **Les contributeurs qui se déclarent favorables à la mesure évoquent en premier lieu la nécessité de développer en parallèle les modes alternatifs de déplacements.**
- « La gratuité des transports publics dans toute l'île de France afin qu'il atteigne réellement ses objectifs. Il serait de bon augure de développer les transports publics et le fret »
- **Ils sont nombreux à souligner l'importance d'être attentif à garantir une véritable cohérence entre les objectifs de la mesure et les actions menées par la Ville de Villejuif, notamment sur la rue de Gentilly** « Pourquoi la Ville de Villejuif décide-t-elle de s'engager dans ce processus alors qu'elle décide dans le même temps d'aménager la rue de Gentilly pour y favoriser de nouveau l'automobile [...] alors que cette rue est actuellement une rue semi-piétonne [...] Avec la disparition du V1, les habitants n'auront d'autres choix que l'utilisation de la voiture / MAIS POURQUOI SUPPRIMER LA VALOUPETTE V1 fin 2019? »
- **Certains s'inquiètent des impacts de la mesure sur les populations les plus fragiles :** « Ségrégation économique envers des gens qui n'ont souvent pas les moyens de faire autrement »
- **Le président du groupe local EELV de Villejuif et du groupe municipal L'Avenir à Villejuif salue l'initiative de la MGP. Il rappelle l'historique de la création de la ZFE ainsi que les contentieux qui opposent la France à l'Union Européenne. Il indique par ailleurs que la mesure est essentielle à la santé des habitants :** « Tout décalage dans le temps de la mise en œuvre de la Zone à Faibles Émissions tuerait de l'ordre d'une centaine de Villejuifois pour chaque année de retard ». **Il recommande le développement de mesures visant à réduire le nombre de véhicules circulant chaque jour :** « Autopartage, minibus ou taxis à la demande, négociations avec la RATP et le Grand Orly Seine Bièvre pour accroître le nombre

de bus et de Valouettes [...] offre alternative de déplacements moins polluants ». Il propose également d'accompagner les ménages fragiles dans le changement de leur véhicule : « Compenser le plus largement possible l'abandon des véhicules Crit'Air 5 » et de changer le mode d'attribution des vignettes Crit'Air afin que celles-ci correspondent aux polluants émis : « La puissance et la consommation du moteur pourraient être cependant prises compte assez facilement [...]. Il convient qu'au plus tôt les attributions de vignettes Crit'Air 4 et moins soient définies de façon plus réaliste ». Enfin, il évoque la nécessité d'une cohérence globale des démarches menées : « Il rouvre à la circulation rapide une portion de la rue de Gentilly jusqu'ici en mode « partagé » avec les piétons. L'argument de cohérence vaut encore plus pour le Boulevard Périphérique et la partie urbaine de l'autoroute A6, qui devraient être mises aux normes de vitesse de circulation d'un boulevard urbain ».

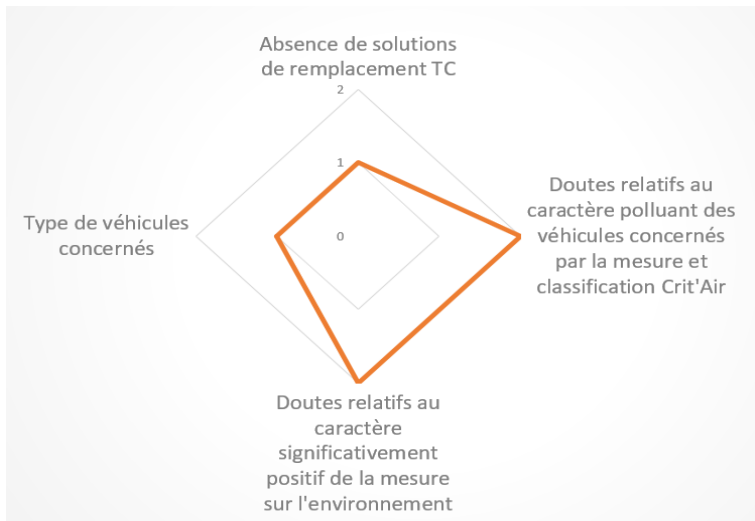


Focale sur les arguments relatifs à l'arrêt

- **Un seul contributeur évoque l'arrêt, et plus particulièrement les types de véhicules concernés par la mesure :** « Il faut a minima que les interdictions valent également pour les gros véhicules polluants (4x4, voitures de luxe...) [...] Merci de ne pas cibler uniquement les voitures selon leur ancienneté mais aussi selon leur nombre de chevaux fiscaux ».

2.2 Les avis défavorables et défavorables sous réserves

Les arguments défavorables du projet



Les rédacteurs d'avis défavorables dénoncent un manque d'alternatives pénalisant

“
Il n'existe aucune réelle alternative rapide, fiable et économique à l'ensemble des déplacements individuels

On pourrait laisser les gens tranquilles plutôt que faire une écologie punitive

- **Les contributeurs qui s'opposent à la mesure, émettent des doutes relatifs au caractère polluants des véhicules concernés :**
- « Nos véhicules roulent à l'essence et non au diesel, leur conception date du milieu des années 90, ma voiture est catalysée et dispose d'une pastille verte ! Cette dernière la faisait entrer dans la catégorie des véhicules peu polluants [...] Mon autre question est : pourquoi, en France, aucun constructeur ne propose de mettre à jour et/ou aux normes de pollution les véhicules plus anciens ? »
- **Certains soulèvent des doutes relatifs au caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement :** « Je pense que mettre des véhicules en parfait état à la casse (pour se retrouver sur des bateaux qui les expédient en Afrique et qui coulent dans l'Atlantique), fait que l'on pollue encore plus notre planète [...] Il faut diminuer le trafic des bateaux de commerce et de croisière ainsi que les avions plutôt que d'augmenter ce trafic qui lui pollue énormément [...] Plus les gens changeront de véhicules plus ils pollueront, la construction d'un véhicule n'est pas sans conséquences sur l'environnement mais fera la fortune des actionnaires des constructeurs automobiles et de l'Etat (TVA) / L'une de mes questions est alors, pourquoi, sur un motif écologique, est-il nécessaire de mettre au rebut quelque chose qui fonctionne encore parfaitement, alors même qu'on tend à lutter contre l'obsolescence programmée et la consommation abusive ? ». **Un contributeur émet une proposition à ce sujet :** « Fabriquer un véhicule : carrosserie, châssis, habitacle, trains roulants, vitrages, tout cela est source d'émissions de CO2. N'en remplacer qu'une partie émettrait moins de CO2 »
- **Un contributeur fait état de l'absence de solutions alternatives satisfaisantes à la voiture individuelle** « En totale opposition vis à vis de ces mesures à partir du moment où il n'existe aucune réelle alternative rapide, fiable et économique à l'ensemble des déplacements individuels en Île de France. A ce jour

l'offre de transports en communs inter-banlieues est quasi inexistante, les futures lignes de métro et de tramway du Grand Paris ne seront pas opérationnelles avant plusieurs années. »

- **Enfin un contributeur considère qu'il serait plus judicieux d'établir une différenciation entre particuliers et professionnels pour l'application de la mesure :** « Je pense finalement que ces mesures devraient différencier les particuliers et les professionnels. Un professionnel amorti son véhicule dans le temps, il peut déduire ses frais d'utilisation et d'entretien de ses impôts. Ce qui n'est pas le cas pour les particuliers. »



Focale sur les arguments relatifs à l'arrêt

- **Les contributeurs évoquant l'arrêt abordent plus particulièrement la question des types de véhicules concernés :** « Contre l'application de cette mesure aux 2 roues à moteur » **et des horaires et jours jugés inadaptés :** « Si je garde mon véhicule je n'aurai pas le droit de rouler entre 08h et 20h (sauf le samedi, dimanche et jours fériés) donc si je reviens de province en milieu d'après-midi dans la semaine je dois attendre 20h pour accéder à mon logement, si j'ai une urgence il ne faut pas qu'elle arrive entre 8h et 20h en semaine et en plus je me demande comment je pourrai emmener mon véhicule au garage pour entretien ou même au contrôle technique »

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

A noter que l'on trouve parmi ces contributeurs « neutres » deux demandes de rendez-vous en mairie.

- **La plupart des contributeurs n'expriment pas leur opinion clairement, s'interrogent sur les mesures d'accompagnement qui seront mises en place pour les aider à financer un nouveau véhicule, ainsi que sur les exemptions possibles. Certains indiquent que le magazine de la Ville proposait de se faire connaître afin d'être accompagné :** « *Je me sert très rarement de mon véhicule pour me rendre en province. Trajet Villejuif Fresne pour rejoindre l'autoroute A6 Comment faire ? / Je souhaite votre bienveillance pour m'accorder le droit de me rendre en voiture pour certains points / Je possède un véhicule Crit'Air 5 donc ne serai plus autorisée à circuler dans Villejuif pendant la journée. [...] Dans votre article, il est écrit " [...] Il est demandé aux personnes concernées de bien vouloir se manifester et contacter la ville afin de pouvoir les accompagner". Je vous contacte donc pour m'informer sur les aides que vous mettez en place pour cet accompagnement ? / Ayant lu sur le "Villejuif notre Ville", un article sur la zone à faibles émissions nous demandant de nous faire connaître pour nous accompagner dans l'achat d'une nouvelle voiture ou autres propositions / Je crois avoir compris, sur l'article Faibles Emissions, qu'il va falloir que je rachète un autre véhicule. Je vous demande qu'est-ce que vous allez me proposer, péuniairement ? / Je suis dans l'impossibilité d'en acheter un autre vu son ancienneté. Que pouvez-vous faire ? J'ai 80 ans avec des problèmes pour me déplacer »*
- **Un contributeur considère qu'il est peu cohérent de mettre en œuvre la ZFE tout en rétablissant la circulation sur la rue de Gentilly :** « *Je suggère que Villejuif ne joue pas double jeu et, en parallèle de ce plan, ne rouvre - même partiellement - la circulation sur la rue de Gentilly. Les riverains de la rue de Gentilly aspirent à un quartier non pollué par les voitures »*
- **Enfin, un contributeur évoque des éléments qui lui semblent manquer au sein de l'arrêté, notamment les références aux dispositifs d'aides :** « *L'arrêté devrait inclure dans la partie "Considérant" des références aux dispositifs d'aide au changement de véhicule. En effet, présenter un projet d'interdiction de certains véhicules sans mentionner les possibilités offertes aux personnes concernées par cette interdiction peut conduire à un manque d'acceptation de ce projet. »*

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 Villejuif. Ile-de-France Mobilités en qualité d'autorité organisatrice des transports, consultée sur le projet d'arrêté instaurant une ZCR à Villejuif, a transmis pour information sa délibération en date du 13 février 2019 portant un avis sur les projets d'arrêtés des communes qui l'ont saisi avant le 12 février. N'envisageant pas de nouvelle délibération, Ile-de-France Mobilités précise que son avis ne peut être versé au dossier de consultation du public.

Les autres avis simples non rendus dans les 2 mois sont réputés favorables.

- **Avis conforme - le Préfet du Val-de-Marne 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 : S'agissant des voies du réseau routier national (Autoroutes A6a et A6b) dont la Direction des routes Ile-de-France est gestionnaire, celle-ci rend un avis favorable** à la création d'une ZCR sur la commune de Villejuif, **sous réserve** de prise en compte des remarques suivantes :
 - La nécessité, dans le cas d'évènements sur l'A86 nécessitant un délestage ou une déviation de trafic renvoyant l'ensemble des véhicules vers le boulevard périphérique, de suspendre les restrictions de circulation dans la ZCR ainsi que les dispositifs de contrôles inerrants, sur les itinéraires de délestage ou de déviation.
 - Les restrictions de circulation correspondantes devront prendre effet après prise des arrêtés et mise en place des signalisations directionnelles et de police correspondantes sur le terrain.
 - Par ailleurs considérant le projet d'intégration du périphérique dans la ZCR parisienne (Crit'Air 5 et Non classé) au 1er juillet 2019, la Dirif précise que l'intégration des « radiales » du réseau routier national dans le périmètre intra-A86 et qui traversent la commune de Villejuif (A6a et A6b) apparaît cohérente car celles-ci se connectent sur le boulevard périphérique parisien.

- **Avis simple – Courrier du Conseil départemental du Val-de-Marne (CD 94) qui rend un avis consultatif sur le projet de ZCR.** Il rappelle les enjeux de concentration des polluants atmosphériques en Ile-de-France et plus particulièrement dans le Val-de-Marne ainsi que son engagement pour la réduction de l'impact du trafic sur la qualité de l'air. Le département tient à réaffirmer l'urgence à agir en faveur d'une amélioration de la qualité de l'air ainsi que son positionnement en faveur de la mise en place d'une ZCR « juste, progressive, concertée et accompagnée ».

Le CD94 précise que des éléments complémentaires auraient gagné à être inclus dans le dossier de consultation pour pouvoir évaluer toute la pertinence et le caractère adapté de la mesure :

 - Des éléments relatifs aux dispositifs d'aide à la conversion des véhicules. Le CD 94 indique que ce point est essentiel afin d'accompagner les particuliers/salariés les plus modestes et regrette que le dossier de consultation ne mentionne pas les dispositifs existants, ni leur éventuelle mise en cohérence. Le CD 94 tient à l'ouverture de ces dispositifs également aux salariés et indépendants travaillant dans la ZCR.
 - Le Département note que le calendrier annoncé pour la mise en place des différentes étapes de la ZCR ne tient pas compte de celui de mise en service d'infrastructures majeures de

transports publics telle que les lignes 14 et 15 du Grand Paris Express dont la mise en service est annoncée à l'horizon 2024-2025. Il constate également que le dossier de consultation n'intègre aucune vision stratégique pour développer des infrastructures favorisant des modes actifs de déplacement. Il précise que si la zone de circulation appliquée aux véhicules Crit'air 5 n'aura qu'un impact limité sur la fréquentation du réseau, la mise en œuvre des étapes ultérieures de la ZCR pourrait entraîner une hausse conséquente de la fréquentation du réseau de transports, pouvant causer d'importantes dégradation de l'offre de transport.

- Il regrette que la mise en place de la ZCR ne s'accompagne pas d'une stratégie contribuant au rééquilibrage Est-Ouest de l'habitat-emploi permettant de réduire les besoins et les distances domicile-travail.
 - Le CD 94 signale l'absence d'éléments présentant les impacts socio-économiques de cette ZCR nécessaires à l'identification des mesures de compensation et d'accompagnement adéquates. Le Département souligne que la démarche ne peut aboutir sans l'adhésion de la majorité des villes.
 - Il indique que l'Etat s'est engagé, dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités, à mobiliser tous les leviers visant à accompagner les collectivités dans le déploiement de ces zones à faibles émissions. Or ces moyens (financiers, humains ou réglementaires) ne sont à ce jour pas garantis pour les collectivités qui projettent une ZCR.
- **Avis simple - La Chambre de Commerce et d'Industrie départementale du Val-de-Marne (CCI 94) émet un avis réservé sur le projet de création d'une ZCR.** Si elle approuve la démarche ainsi que l'esprit des mesures proposées, qui sont de nature à répondre aux enjeux climatiques et au problème de santé publique que représente la pollution atmosphérique, elle alerte sur la nécessité d'une meilleure prise en compte des impacts d'une telle mesure sur les entreprises. La CCI 94 mentionne de nombreuses contraintes pesant sur les entreprises (réduction des voies de circulation, diminution des espaces de livraison, restriction de circulation...) s'accumulant dans une temporalité ne leur laissant que peu de temps pour s'adapter.
 - Elle demande une **clarification des modalités de mise en œuvre des mesures dérogatoires** prévues pour certaines activités économiques ainsi que l'étude des dispositions complémentaires pour les entreprises les plus fragiles. Elle approuve l'établissement d'une liste dérogatoire pour certaines catégories de véhicules professionnels.
 - Concernant les **véhicules d'approvisionnement des marchés**, la CCI note que les commerçants vivent rarement dans les communes des marchés où ils déballetent, et doivent donc traverser des communes avoisinantes potentiellement concernées par la ZCR pour s'y rendre. En conséquence, elle demande que soit étudié un système d'habilitation unique pour tous les professionnels approvisionnant les marchés (« abonnés » ou « passagers »), valable pour l'ensemble des communes de la ZCR. Elle propose de rendre valable sur toutes les communes de la ZCR une habilitation délivrée par l'une d'entre-elles, prévoir une habilitation au niveau métropolitain,... La CCI souligne en outre l'importance d'une modernisation des équipements de marché (installation de bornes de recharges électriques notamment) afin d'accompagner le processus de modernisation du parc de véhicules des commerçants.
 - La CCI 94 estime nécessaire **d'étudier un système de dérogation destiné aux TPE/PME les plus fragiles**, ne disposant pas de la capacité financière pour remplacer un véhicule.
 - La CCI 94 approuve le choix du périmètre métropolitain retenu pour la ZFE. Elle regrette que certaines communes du périmètre aient décidé de ne pas prendre d'arrêté ZCR et que les modalités d'exclusion des voies, au-delà de l'A86 pour les communes partiellement concernées par la ZFE Métropolitaine, ne soient pas harmonisées. Elle souligne que cela nuit à la compréhension et à la cohérence de l'ensemble.
 - **La CCI fait part de sa préoccupation sur le calendrier des futures interdictions**, compte tenu des impacts sur les entreprises. C'est pourquoi elle demande l'élaboration d'études socio-économiques à l'échelle métropolitaine et mises à disposition des acteurs locaux concernés. Ceux-ci pouvant ainsi être en capacité d'évaluer les impacts des différentes étapes de restriction sur les entreprises. La visibilité du calendrier constitue la condition pour les entreprises d'anticiper leurs investissements. La CCI fait part de l'offre encore insuffisante de véhicules propres adaptés aux besoins des entreprises, du maillage parcellaire des bornes d'approvisionnement en énergies alternatives.
 - La CCI 94 **préconise la mise en place d'un plan d'accompagnement ambitieux**, mis en place par les collectivités concomitamment à la mise en place de la ZCR, afin d'informer et d'accompagner les professionnels. Il est souhaité que ces mesures d'accompagnement fassent l'objet d'une concertation intercommunale et soient pensées à l'échelle régionale.

- La CCI 94 demande qu'une concertation soit prévue lors de la mise en œuvre de la ZCR, afin d'analyser les impacts et permettre des ajustements. Elle préconise une instance de suivi à l'échelle métropolitaine, associant notamment les représentants des professionnels.
- **Avis Simple : La Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Val-de-Marne** (CMA 94) partage les objectifs de réduction de la pollution et d'amélioration de la qualité de vie dans les communes du Val-de-Marne. Cependant, elle formule six préconisations pour une mise en œuvre de la ZCR compatible avec le fonctionnement des entreprises artisanales :
 - Elle demande une clarification du processus de dérogation pour les activités économiques, sur la forme (vignette, courrier...) et sur les justificatifs à présenter par le professionnel en cas d'éligibilité à cette dérogation. Plus particulièrement concernant la dérogation des véhicules d'approvisionnement de marchés, la CMA invite à s'appuyer sur la carte professionnelle de « marchand ambulant ». La CMA 94 s'interroge également sur l'autorité compétente qui délivrera les dérogations pour les professionnels du déménagement, ainsi que les délais d'instruction.
 - La CMA 94 préconise une harmonisation des modalités d'exclusion des voies pour les communes partiellement incluses dans le périmètre A-86.
 - Elle souligne la nécessité d'élargir les dérogations prévues pour les professionnels n'ayant pas la capacité financière de remplacer leur véhicule Crit' Air 5 ou non classé.
 - Sur la nécessité de faire connaître les dispositifs d'aides au remplacement des véhicules polluant, elle insiste sur le rôle essentiel des collectivités, des organismes consulaires et des fédérations de professionnels dans le processus d'information des entreprises.
 - Elle préconise la mise en place d'une instance de suivi, à l'échelle métropolitaine pour analyser les impacts de la ZFE et proposer des ajustements le cas échéant.
 - La CMA 94 alerte sur l'interdiction complète des véhicules diesel en 2024 dans la ZFE étant entendu qu'une grande majorité des véhicules utilitaires sont des diesels. Elle indique que les alternatives moins polluantes sont rarement adaptées aux besoins des professionnels. Elle alerte également sur la nécessité d'adapter le réseau d'avitaillement en parallèle à l'évolution du parc de véhicules.
- **Avis simple : courrier de l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre, qui appuie la démarche de la ville dans son projet de mise en œuvre d'une zone à faibles émissions (ZCR).** L'EPT fait état du niveau de pollution de l'air et de son impact sur la santé et le changement climatique, en partageant la nécessité d'agir sur la diminution rapide des déplacements faisant appel à des véhicules émetteurs de polluants atmosphériques. Cependant, Grand-Orly Seine Bièvre souligne quelques manquements en proposant des axes d'amélioration :
 - L'EPT fait état de l'urgence à interroger la politique de l'Etat en direction des constructeurs automobiles et de manière générale la responsabilité des producteurs dans la lutte contre la pollution.
 - Il précise que la mise en place de la ZFE rend nécessaire le développement de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, tout comme la réduction des déplacements quotidiens, au travers d'un plan de mobilités ambitieux, d'investissements importants, incluant également le transport aérien, fluvial et ferroviaire.
 - L'EPT note qu'en aucun cas le déploiement de la ZFE ne doit aggraver les conditions de vie des ménages. Pour cela des réponses équitables à la diversité des situations (sociales, géographiques...) des ménages impactés doivent être déployées, afin de leur permettre de renouveler leur véhicule ou d'opter pour d'autres modes de déplacement.
 - L'EPT souligne que la ZFE doit être pensée de manière globale afin de servir la transition écologique. De la même façon, les questions des chantiers et du résidentiel doivent pouvoir faire l'objet de mesures fortes.