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

VILLE DE CHAVILLE

SYNTHESE DES AVIS

Ville de Chaville

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 12 avis recueillis entre le 1er avril et le 6 mai 2019 (dont 3 sur les registres papiers ou par courrier et 9 en ligne) conformément à l'arrêté de la Ville de Chaville 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, 9 déclarent résider sur la commune, 3 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 12 avis recueillis, les contributeurs se partagent entre un positionnement défavorable à la mesure évoquant parfois quelques réserves pour la moitié d'entre eux, et un point de vue favorable ou favorable sous réserves ou encore une opinion non clairement exprimés pour l'autre moitié.

Les contributeurs favorables au projet

Estiment que la démarche a un impact positif mais considèrent que les résultats attendus sont insuffisants aux vues des enjeux de pollution atmosphérique et d'impact sur la santé publique. Ils considèrent qu'il est essentiel de renforcer les mesures d'accompagnement et regrettent l'absence de mise à disposition de certaines études dans la consultation.

Les contributeurs défavorables au projet

Exposent leurs doutes sur la pertinence des classifications Crit'Air en matière d'émission de polluants des véhicules et sur le caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement. Ils considèrent que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux et de la capacité de remplacement des véhicules pour les ménages les plus modestes. Ils expriment des critiques sur le calendrier qu'ils jugent trop précoce.

***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, regrettent parfois un manque d'ambition

“

Je suis favorable ! Bravo, pour ce projet ! »

Je soutiens cette initiative qui devrait améliorer la qualité de l'air. Cependant je ne crois pas que ce soit suffisant pour atteindre, dans notre Métropole, la qualité de l'air recommandée par l'OMS

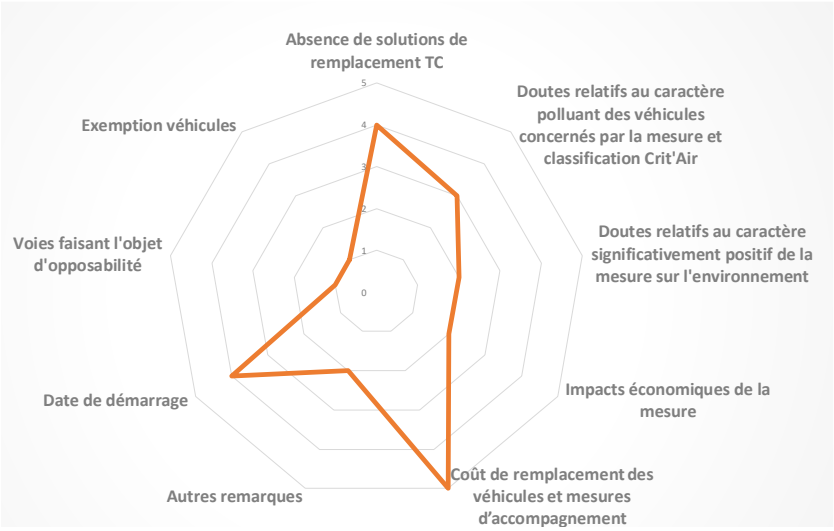
- **Les contributeurs favorables au projet estiment que la démarche a un impact positif sur l'environnement ou la santé, mais de façon insuffisante**
  « Force est de constater que dans le scénario A, la réduction d'émission de particules fines est très faible. 5% me parait en effet un résultat décevant au vu de l'enjeu de la pollution atmosphérique et de son impact sur la santé publique. En l'état, le projet aurait un impact très limité, et donnerait potentiellement une mauvaise image des actions à entreprendre sur la réduction du trafic routier et de la pollution atmosphérique. »

- **Les contributeurs favorables sous réserve, estiment qu'il est essentiel de renforcer les mesures d'accompagnement et émettent parfois des doutes sur la pertinence de la classification Crit'Air**
  « Les propriétaires de petites voitures anciennes doivent être aidés pour changer de véhicule. / Je ne suis pas sûr qu'une vieille 2 CV soit plus polluante que les gros 4x4 ».

- **On note également des remarques relatives à la mise à disposition d'études dans le cadre de la démarche de concertation**
  « …absence dans les documents des scénarios de ZFE interdisant les véhicules Crit'Air 3 et 4, c'est-à-dire les scénarios B et C. Pourquoi ne pas les mettre à disposition ? De même, pourquoi ne pas avoir réalisé une étude du scénario A pour la métropole en prenant en compte les restrictions sur les véhicules de classe 4 qui entreront bientôt en vigueur à Paris ? »

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

“ La mesure de ZCR est brutale et préjudiciable aux détenteurs de véhicules anciens » Les sources de pollution ne semblent pas être bien prises en compte.

- **Les contributeurs défavorables au projet exposent principalement des doutes sur le caractère polluant des véhicules ou sur l'efficacité de la mesure sur l'environnement**
  « Un SUV de 2T qui a le droit à la même vignette Crit'Air qu'une citadine de 750kg parce qu'ils sont dans les mêmes tranches d'émissions de polluants est de manière flagrante une aberration ! / Qu'en est-il de la prise en compte écologique de toute la filière : est-ce que cela a un impact écologique plus grand de consommer une voiture électrique tous les 2 ans ou de garder une voiture à essence pendant 20 ans ? »
- **Ils font état des difficultés relatives au remplacement des véhicules et considèrent que la mesure ne tient pas assez compte des impacts sociaux**
  « La décision et le plan d'aménagement ZCR sur 3 ans apparaît comme "brutale" et sensiblement discriminatoire par rapport à ceux et celles qui n'ont pas les moyens de changer leur véhicule dit "polluant" : l'inégalité sociale est flagrante. / Les gens qui ont de vieilles voitures le font rarement par choix, mais plus par nécessité…. Les aides en place ne permettent certainement pas de palier à ce problème. / Où est la prise en compte des propriétaires de futurs véhicules proscrits ? Peut-être qu'une partie de ces gens ont de bonnes raisons de ne pas changer leur véhicule ? [Est-ce] là trop de politique sociale que de simplement demander aux gens les raisons de la situation actuelle au lieu de les mettre au pied du mur et de les mettre potentiellement dans la difficulté ? »
- **On note également des remarques sur l'absence de solutions de remplacement en transports collectifs ou sur les impacts économiques négatifs de la mesure**

Focale sur les arguments relatifs à l'arrêté et au calendrier à venir

- **Plusieurs contributeurs émettent des critiques sur la date de démarrage de la mesure et sur le calendrier ultérieur**
  « L'extension de la ZFE à l'intégralité du périmètre de l'A86 semble dans le délai imparti inappropriée. La décision et le plan d'aménagement ZCR sur 3 ans apparaît comme "brutal" / Egoïstement, cette première ZCR ne me gêne pas mais ça sera le cas lorsqu'elle concernera les véhicules classés Crit'Air 3.... dans 3, 4 ou 5 ans ? Comment ferons-nous en janvier 2024 pour nous déplacer ? »[1]
  Certains évoquent des voiries : *« Pourquoi limiter la circulation sur le Pavé des gardes (route de délestage à la RD910) »*, **Ou des demandes de dérogations :** *« Prévoir des dérogations à ces restrictions pour sortir de la ZCR, que ce soit pour aller travailler, ou pour partir en vacances ou en WE, car les transports en commun ne permettent pas ces déplacements. »*

[1] Ne concerne pas le présent arrêté

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

- **Des contributeurs, sans exprimer clairement leur adhésion ou opposition, font toutefois état de plusieurs remarques :**
  - **L'un estime que l'effort doit également être fournis par la puissance publique et regrette le nombre d'exemptions** : « J*e trouve dommage de n'y inclure presque exclusivement que les citoyens. Des efforts devraient aussi être fournis par les services publics dans cet effort collectif … la liste des exonérations est à rallonge ! »*
  - **Un autre considère que le rythme de développement des transports collectifs ou de voitures en libre-service ne permet pas d'assurer le transfert modal :** « *L'augmentation du maillage est en cours, mais c'est à l'horizon 2022 au plus tôt, et 2030 au plus tard voire au-delà sans compter les retards. L'offre de voitures en libre partage ne concerne à nouveau que Paris intra-muros mais la banlieue est à nouveau oubliée. »*
  - **Un autre évoque les différences de mode de vie entre les franciliens les parisiens « intra-muros » notamment en ce qui concerne les pratiques commerciales** : « *A Paris intra-muros le parisien fait ses courses au fil de l'eau et il peut se le permettre car il rentre tôt chez lui. Le francilien fait ses courses de manière hebdomadaire parce qu'il rentre tard chez lui du fait du temps de transport élevé (45 min en moyenne). Cela veut donc dire que le francilien se rend dans des super- ou hypermarchés qui remplissent le coffre d'une voiture. Ces courses ne vont pas rentrer dans les trains, trams ou métro. »*
  - **D'autres enfin s'inquiètent de « l'inégalité sociale » contenue dans la mesure, ou s'interrogent sur la possible verbalisation des voitures en stationnement** *« La verbalisation du stationnement d'une voiture n'ayant pas la bonne vignette Crit'Air est juste un scandale. En quoi une voiture arrêtée pollue-t-elle ? »*

- **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, 8 avis ont pu être réceptionnés par la Ville de Chaville. 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 sous réserve du retrait des dispositions relatives à la limitation de vitesse sur le réseau des routes à grande circulation (relevant du pouvoir de police de la circulation du Préfet).** 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 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 de la route départementale suivantes à Chaville : Route du Pavé des Gardes (RD 181)**
  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 véhicule 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.

- **<u>Avis simple - La Chambre de Commerce et d'Industrie départementale des Hauts-de-Seine</u> (CCI 92) émet un avis favorable sur le projet d'arrêté instaurant une ZCR sur la commune de Chaville, sous réserve de mesures d'accompagnement adaptées pour les entreprises.** Elle approuve l'esprit des mesures proposé 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 apparait 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.

- **<u>Avis simple - la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-Seine</u> (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

- **<u>Le conseil municipal de Ville-d'Avray</u> donne un avis favorable** au projet d'arrêté municipal relatif à la mise en place d'une zone à circulation restreinte sur le territoire de Chaville à compter du 1er juillet 2019 pour une période de 3 ans, pour les véhicules Crit'Air 5 et non classés.

- **<u>Le conseil municipal de la Ville de Sèvres</u> émet un avis favorable** au projet de mise en place d'une zone à circulation restreinte sur la commune de Chaville. Le conseil municipal de Sèvres souhaite que le projet de ZFE soit complété des actions suivantes :
    - Conditionner la mise en œuvre du projet à l'instauration de mesures d'accompagnement supplémentaires destinées à aider les foyers et certains professionnels comme les artisans à changer de véhicule. Le conseil municipal précise en effet que les dispositifs d'aides existants étant insuffisants, ce projet en faveur de l'environnement pourrait se traduire par des obstacles sociaux supplémentaires pour les populations fragilisées.
    - Suspendre jusqu'en 2021 l'entrée en application de toutes formes de sanctions afin de permettre préalablement une période de contrôle pédagogique incitatif.
    - Mettre en place un schéma de déploiement de parcs intermodaux de relais aux limites de la future ZFE afin de permettre aux automobilistes de laisser leur voiture pour se rabattre sur les transports en commun ou d'autres alternatives propres avant de rentrer dans la zone.

- Renouveler et moderniser les véhicules assurant les transports collectifs et inciter aux usages partagés des voitures.
- Adapter la réalisation des futures étapes d'interdiction de circulation envisagées à compter de 2021 à la réalisation progressive des différentes actions demandées.

- **Le conseil municipal de Vélizy-Villacoublay émet un avis défavorable à tout projet de mise en place d'une zone à circulation restreinte ou ZFE métropolitaine, qui n'intégrerait pas l'A86** dans son périmètre et n'offrirait pas des mesures incitatives à destination des ménages les plus défavorisés pour changer les véhicules les plus polluants.