

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 Gentilly

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 13 avis recueillis entre le 15 avril et le 20 mai 2019 (dont 1 sur le registre papier et 12 en ligne) conformément à l'arrêté de la Ville de Gentilly définissant les modalités de consultation du public relative au projet de Zone à Faibles Emissions (ZFE), dite juridiquement Zone à Circulation Restreinte (ZCR). 1 avis a été réceptionné en dehors de la période de consultation du public : La Chambre Syndicale du Déménagement. Parmi les contributeurs, 10 déclarent résider dans la commune, 1 y travaille sans y résider, 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 13 avis recueillis, les contributeurs sont très majoritairement (57%) favorables à la mesure avec parfois des réserves, alors que 14% (2 contributeurs) émettent un point de vue défavorable. Dans 29% des cas, les contributeurs n'expriment pas clairement leur opinion.

Les contributeurs favorables au projet

Evoquent en premier lieu les impacts positifs de la mesure sur la santé et l'environnement. Ils sont demandeurs d'un projet plus ambitieux et sont attentifs aux mesures d'accompagnement qui seront mises en place, afin d'accompagner les populations les plus fragiles. Ils considèrent qu'il est nécessaire de favoriser, en parallèle, le développement des modes alternatifs de déplacements. Un contributeur fait état d'une classification Crit'Air qui lui paraît peu cohérente, un autre se déclare satisfait de la date de démarrage.

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

Emettent des propositions pour le déploiement des véhicules électriques. La Chambre Syndicale du Déménagement s'interroge sur la mise en place des dérogations ainsi que sur les contrôles et sanctions. Enfin on trouve parmi ces contributeurs deux avis exposés par la Fédération Française du Bâtiment et la CGAD (Organisation représentative des métiers de l'artisanat, du commerce alimentaire de proximité et de l'hôtellerie-restauration).

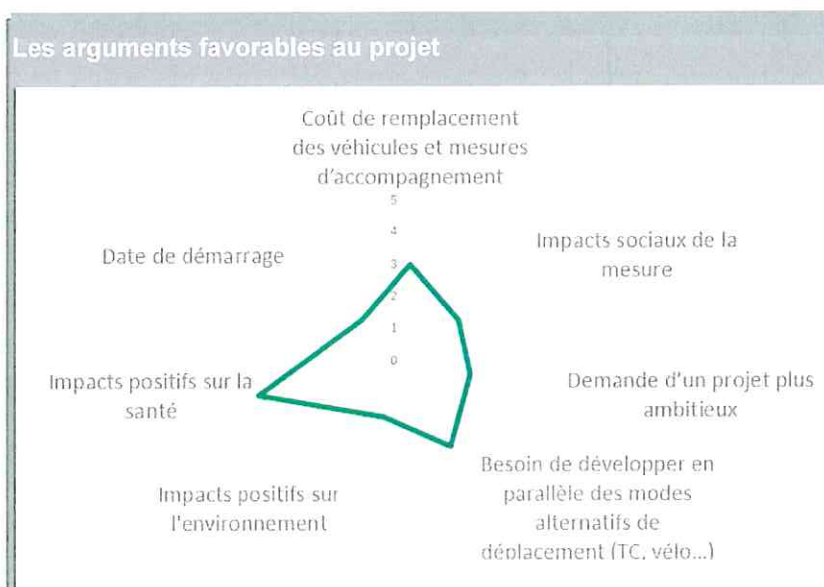
Les contributeurs défavorables au projet

Font état des difficultés que pourrait créer la mise en place de la ZFE, ou expriment simplement leur opposition sans apporter d'argument.

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 font état du caractère urgent de sa mise en place

“ Il y a urgence à mettre en place cette ZFE à Gentilly

Il est important de le faire rapidement (la mise en place de la ZFE). La question climatique ne peut plus attendre.

- Les contributeurs évoquent en premier lieu les impacts positifs de la mesure sur la santé et l'environnement des Gentilliens : « On ne peut pas respirer entre le périph, les deux A6 et toutes les routes ultra passantes en centre-ville. A chaque pic de pollution je vis un enfer / La santé de tous n'attend pas ! / Professionnelle de santé, je suis tout à fait favorable aux dispositions qui sont envisagées. Paris est irrespirable / Limiter l'accès aux voitures très polluantes me paraît indispensable pour notre santé / Absolument nécessaire étant donné le niveau de pollution à Gentilly / Pour réduire la pollution, mais aussi pour préparer la transition vers un système de mobilités peu dépendant du pétrole »
- Ils sont demandeurs d'un projet plus ambitieux visant notamment à élargir les restrictions de circulation à d'autres véhicules : « Il faut à terme en interdire l'accès à tout véhicule privé, électrique ou pas [...] et que les résidents d'Ile de France renoncent définitivement au diesel / Pour réaliser l'objectif et la pédagogie, il faut développer l'autopartage, sans passer nécessairement par les véhicules électriques. La production de ceux-ci et le recyclage sont mal maîtrisés, polluants et avec des dangers géopolitiques. Mesures complémentaires : Taxer fortement les 4x4, taxer le carburant aérien. »
- Ils sont attentifs aux mesures d'accompagnement qui seront mises en place, afin d'accompagner les populations les plus fragiles économiquement : « La taxe carbone doit permettre l'équipement des plus modestes faisant la preuve de la nécessité incontournable de déplacements professionnels en voiture sans autre alternative / Il est essentiel d'accompagner les gens à faibles revenus qui auraient des voitures Crit'Air 4-5. Proposer des aides financières pour acheter des voitures électriques qui sont chères, reviendra à subventionner les riches qui peuvent se le payer. Je suis donc favorable à une

compensation financière qui ne soit pas liée au rachat d'une voiture / Trouver des solutions pour les personnes à revenus modeste, obligés réellement à changer de voiture »

- Et considèrent qu'il est nécessaire de favoriser, en parallèle, le développement des modes alternatifs de déplacements (notamment TC) : « Transports en commun ++ et véhicules électriques genre taxis pas chers subventionnés pour personnes âgées ou achats volumineux / Le développement des transports en commun doit être accentué / Investir dans les circulations douces et les transports en commun. »
- Un contributeur fait état d'une classification Crit'Air qui lui paraît peu cohérente : « Notamment, le système Crit'Air classe les voitures par leur ancienneté et non pas par leur consommation de combustible, qui semble le critère le plus raisonnable. Le lien entre Crit'Air et la pollution réelle d'une voiture est contestable »



Focale sur les arguments relatifs à l'arrêté

- La date de démarrage est évoquée par un contributeur : « Je suis pour L'application dès juillet 2019 de la ZFE sur Gentilly »

2.2 Les avis défavorables

- **Les contributeurs défavorables au projet font état des difficultés que pourrait créer pour eux la mise en place de la ZFE :** « je travaille dans divers lieux en Ile de France, j'ai un véhicule d'un certain âge et n'ai pas les moyens financiers de changer. Je suis amené à traverser l'île de France d'est en ouest pour des besoins professionnels
- [...] l'interdiction étendue m'obligera à allonger mes parcours et l'usage des transports en commun est difficile problème de correspondance et rareté le soir après 20 heures »
- **Ils expriment également leur opposition sans apporter d'argument :** « Je suis opposé aux restrictions prévues ».

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

Les contributeurs n'exprimant pas clairement leur adhésion ou leur opposition à la ZFE émettent des propositions : « Installation de bornes de recharge en grand nombre pour voiture électrique dès 2019 avec un planning d'installation »

- **Parmi les avis recueillis du public, à noter trois avis exposés par la FFB (Fédération Française du Bâtiment Grand Paris), la CGAD (Organisation représentative des métiers de l'artisanat, du commerce alimentaire de proximité et de l'hôtellerie-restauration) et la Chambre Syndicale du Déménagement :**
 - **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, 9 avis ont pu être réceptionnés par la Ville de Gentilly. 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 (Autoroute A6a) 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 Gentilly, **sous réserve** de prise en compte des remarques suivantes :
 - La nécessité, dans le cas d'événements 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 de la « radiale » du réseau routier national dans le périmètre intra-A86 et qui traverse la commune de Gentilly (A6a) apparaît cohérente car celle-ci se connecte 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.
- Le Département 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 : 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 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 débattent, 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, etc. 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.
- Elle 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.
- Elle **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 CMA94 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 : L'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre** 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.

Avis simples des communes limitrophes :

- **Le conseil municipal de la Ville de Montrouge** se prononce en faveur de l'organisation du recueil de l'avis des montrougiens au sujet de l'ensemble des dispositifs concourant à la réduction des émissions polluantes en cours de mise en place par la Métropole du Grand Paris et la Ville de Paris.
- **Le Conseil de Paris**, rend un avis favorable au projet d'arrêté instaurant une zone à circulation restreinte dans la commune de Gentilly.

Fait à Gentilly
le 25 octobre 2019
La Maire
Patricia TORDSMAN



[Handwritten signature in blue ink]

