

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 Pantin

Cette synthèse a été réalisée sur la base des 26 avis recueillis entre le 9 mai et le 13 juin 2019 (dont 1 sur les registres papiers ou par courrier et 25 en ligne) conformément à l'arrêté municipal de Pantin 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, 25 déclarent résider sur la commune, 1 y travaille sans y vivre.

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

1. Synthèse des avis du public

Sur les 26 avis recueillis, une majorité est favorable à la mesure (54 % d'entre eux), évoquant parfois quelques réserves. Les autres contributeurs sont partagés entre 31% qui se déclarent opposés à la mesure, et 15% qui apportent leur avis sans se positionner explicitement pour ou contre la mesure.

Les contributeurs favorables au projet

Evoquent les impacts positifs sur l'environnement et la santé. Ils sont également demandeurs d'un projet plus ambitieux. Certains contributeurs s'inquiètent des impacts de la mesure sur les populations fragiles, et du coût trop important de remplacement des véhicules, malgré les aides proposées. D'autres indiquent la nécessité de contrôles et sanctions opérants. Ils évoquent également le besoin de développement de solutions alternatives. Mais aussi l'intérêt d'élargir le périmètre de réflexion et de poursuivre en parallèle les actions en faveur de l'environnement.

Les contributeurs défavorables au projet

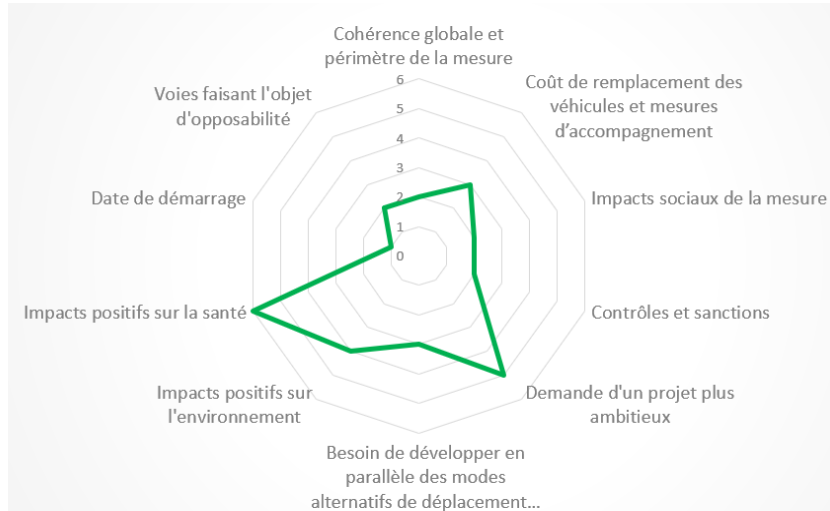
Soulignent en premier lieu le manque de solutions de mobilités alternatives efficaces. Ils expriment par ailleurs des doutes sur le caractère polluant des véhicules concernés par la mesure, ainsi que sur le caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement. Ils estiment également que les mesures d'accompagnement prévues sont trop faibles pour permettre une aide réelle aux particuliers.

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, saluent l'initiative et sont demandeurs de plus d'ambition

“
J'aimerais que Pantin devienne moins polluée pour ma santé et celle de mes futurs enfants.

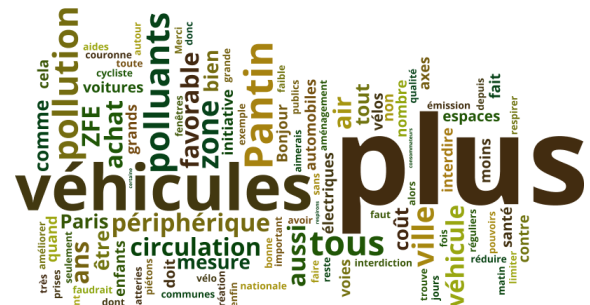
C'est une bénédiction que la ZFE prenne enfin effet. Nous l'attendons. Mais cela pourrait aller encore plus loin et plus vite.

- **Les contributeurs qui se déclarent favorables à la mesure évoquent en premier lieu les impacts positifs sur l'environnement et la santé. Ils sont également demandeurs d'un projet plus ambitieux.**

« J'ai vu les effets de la pollution sur ma santé / Il est très compliqué de respirer / ZFE n'est que le prémice d'un mouvement bien plus important que les pouvoirs publics porteront pour qu'enfin nous puissions vivre dans un environnement sain / J'ai moi-même constaté la pollution chez moi / Il est primordial d'agir pour limiter la pollution / espérant qu'elle soit un premier pas vers des actions encore plus fortes / La zone de faible émission est une (bonne) chose mais pour ma part, [...] cela n'est pas du tout suffisant »

- **Certains contributeurs s'inquiètent par ailleurs des impacts de la mesure sur les populations fragiles, et du coût de remplacement des véhicules trop important malgré les aides proposées :** « On tape encore une fois sur les plus faibles et les moins argentés [...] ce n'est pas avec les aides de l'Etat ou de la commune que les personnes propriétaires de ces véhicules dit très polluants pourront acquérir une nouvelle auto / Avez-vous une idée du coût pour une personne normale d'un changement de véhicule ? Même avec vos aides [...], le coût reste trop important »
- **D'autres indiquent la nécessité de contrôles et sanctions opérants :** « Espère que des contrôles réguliers seront effectués pour que cette mesure soit réellement appliquée / Il faudrait filtrer les véhicules les plus polluants par un système de caméra par exemple, à défaut de quoi tous les véhicules continueront de rouler dans notre ville »
- **Ils évoquent également le besoin de développement de solutions alternatives notamment des aménagements cyclables.**

- « Création d'espaces piétons et cyclables [...] l'amélioration du réseau de transport en commun qui est l'unique alternative viable à la circulation routière de masse et donc à la pollution / Augmenter très ostensiblement le nombre de rues "voies douces" (piétons et cycliste) »
- **Mais aussi l'intérêt d'élargir le périmètre de réflexion et de poursuivre en parallèle les actions en faveur de l'environnement :** « Cette mesure de ZFE devrait, selon moi, être accompagnée d'autres : la transformation des grands axes menant à la capitale [...], en voies de circulation limitées et réaménagées [...] développement d'espaces verts en bordures du périphérique / ZFE la plus large possible / Un plan d'aménagement de grande ambition et HQE autour de cette couronne périphérique ! »

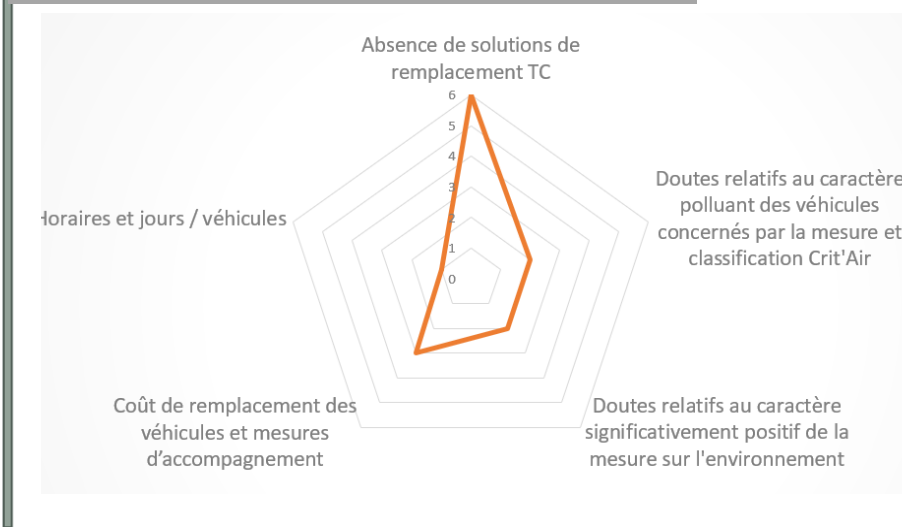


Focale sur les éléments relatifs à l'arrêt

- **Le seul contributeur faisant état d'éléments relatifs à l'arrêt évoque les voiries faisant l'objet d'opposabilité (la N2 et la N3 en particulier) :** « Le trafic est extrêmement dense toute la semaine, toute l'année : la N2, la N3, la D115 et le périphérique »

2.2 Les avis défavorables et défavorables sous réserves

Les arguments défavorables du projet



Les rédacteurs d'avis défavorables dénoncent une mesure qu'ils estiment inefficace et discriminatoire

“
Savez-vous à combien de voitures équivaut la pollution d'un cargo ? Attaquez-vous aux vrais problèmes !

Marre de l'écologie punitive !

➤ **Les contributeurs opposés à la mesure soulignent en premier lieu le manque de solutions de remplacement efficaces :**

« Et si j'ai besoin de polluer 1 heure par an pour transporter un meuble en semaine, je ne peux pas ? / Les transports en communs sont loin d'être à la hauteur de tous les déplacements Franciliens. Pannes répétitives, surcharge de ceux-ci, je ne pense pas que nos dirigeants les utilisent pour se rendre compte de la réalité / Qui de ces décideurs emprunte quotidiennement les transports en commun aux heures de pointe ? Il me faut 1h30 porte à porte pour me rendre à mon bureau ! [...] Proposez des alternatives viables avant de mettre en place des interdictions, punitions, amendes, etc / Emprunte des transports en commun déjà surchargés, peu sûrs et peu fiables »

➤ **Ils expriment par ailleurs des doutes sur le caractère polluant des véhicules concernés par la mesure :**

« Si je comprends bien, une personne à bord d'un véhicule Crit'Air 1 qui pollue peu, mais qui pollue chaque jour, peut continuer à le faire, même s'il passe 2 heures par jour dedans, soit 10 h par semaine. Mais le retraité qui a besoin de sa vieille voiture 1 fois par semaine pour aller au supermarché, soit 1/2 heure par semaine, ne peut pas le faire en dehors du samedi ? / A la lecture très rapide du dossier joint, il apparaît que seuls les utilisateurs de véhicules automobiles, utilitaires, poids lourds, d'une certaine surface financière pourront satisfaire aux critères imposés par les dispositions de la ZFE. [...] Qu'elle n'est pas ma surprise en marchant rue de la Paix de voir arrêtés [...] des voitures équipées de moteurs plus puissants que bien des poids lourds [...] Moralité de la situation si elle se confirme "selon que vous serez puissant ou misérable, les jugements de la Cour vous rendront blanc ou noir" ».

➤ **Ainsi que sur le caractère significativement positif de la mesure sur l'environnement :**

« Que vont devenir toutes ces voitures qui vont perdre toute

valeur, du jour au lendemain ? Aucune pollution ne va être engendrée ? Il n'y a pas que la pollution de l'air qui importe !!!! Celle des sols, des océans, etc... Savez-vous à combien de voitures équivaut la pollution d'un cargo ? / Le développement durable, dont on nous rabat les oreilles, est-ce vraiment de casser des véhicules en bon état de fonctionnement ? Et les autorités prétendent par ailleurs lutter contre l'obsolescence programmée... ».

➤ **Ils estiment également que les mesures d'accompagnement prévues sont trop faibles pour permettre une aide réelle aux particuliers :**

« Proposer 500€ pour acheter une voiture récente... La bonne blague ! Savez-vous combien coûte une voiture récente ? [...] Attendez que le parc se renouvelle, naturellement. Avec des aides ciblées, pour accélérer ce renouvellement / Je ne peux pas acheter une nouvelle voiture »



➤ **Focale sur les arguments relatifs à l'arrêt**

« Un seul contributeur opposé à la mesure fait état de l'arrêt, et en particulier des jours et heures de circulation des véhicules, qu'il juge inadaptés : « Les horaires autorisés de circulation sont très pratiques pour faire ses courses : avant 8h et après 20h, quand les commerces sont fermés ou le samedi quand ils sont bondés ».

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

- **Parmi les contributeurs « neutre » ou n'exprimant pas clairement leur adhésion ou opposition à la ZFE, certains font état de la pollution et des difficultés de circulation rencontrés sur leur lieu de vie :** « J'habite avenue Jean Jaurès à Pantin. C'est une zone à très forte émission. Les mairies de Pantin et d'Aubervilliers ne proposent rien pour diminuer et réguler circulation sur cette nationale. S'il n'y a pas d'embouteillage (causé par les marchés porte de la Villette), les gens roulent trop vite. C'est une zone noyée par les émissions de particules / Je trouve souvent difficile de respirer dans mon coin de Pantin (4 chemins). Des véhicules très nombreux et souvent très polluants y circulent, y stationnent moteur allumé, y bloquent trottoirs et passages piétons. Je doute un peu qu'il soit possible d'y mettre de l'ordre, mais ce serait bien ! »
- **Un autre s'interroge sur les horaires et jours de circulation des véhicules, afin de pouvoir assurer l'entretien chez un professionnel de son véhicule personnel :** « J'ai bien noté que je ne peux plus rouler en semaine de 8 à 20 heures.

[...] J'ai besoin d'entretenir mon véhicule et pour cela de me rendre dans un garage à proximité de Pantin qui ne sera ouvert au mieux qu'à 8 h30 et fermera à 18h30 donc dans la période interdite pour se déplacer. Bien évidemment les garages sont fermés les samedi et dimanche. Le problème se pose de manière identique pour se rendre une fois par an au contrôle technique. Je vous demande quelles dispositions vous comptez prendre pour que je puisse assurer convenablement l'entretien de mon véhicule auprès de professionnels compétents. »

- **Enfin, un professionnel de la restauration de véhicules anciens s'interroge sur les modalités d'exercice de son activité après la mise en place de la ZFE :** « Je fais de la restauration de véhicules anciens j'aurai souhaité savoir comment je vais faire pour les essais routiers/contrôle technique des autos de mes clients, mes clients feront comment pour m'apporter leurs autos et repartirons comment de chez moi au volant de leurs autos une fois restaurées ? »

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

- **Avis conforme : le Préfet de Seine-Saint-Denis 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 – courrier du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis (CD 93)** qui, en sa qualité de gestionnaire de voirie, **émet un avis favorable** sur le projet de ZCR dans le périmètre de l'intra A86 et sur les projets d'arrêtés des communes, ainsi que sur l'extension de la ZCR parisienne. Il considère que restreindre la circulation aux véhicules les moins polluants est une mesure de santé publique. Néanmoins, le CD 93 demande une accélération des mesures d'accompagnement, afin que les plus défavorisés et les habitants les plus éloignés des réseaux lourds de transports publics ne soient pas les premiers affectés par la mesure. Il déplore des mesures individuelles aujourd'hui insuffisantes pour deux raisons :
 - Un reste à charge pour la conversion du véhicule qui n'est pas soutenable pour un grand nombre de ménages. De plus ces derniers peuvent difficilement accéder à l'information concernant l'ensemble des aides existantes sans guichet unique.
 - Le report des calendriers de réalisation des lignes du Grand Paris Express ainsi que l'absence d'engagements de la part de l'État et de la Région Ile-de-France sur des projets de transports structurants (ligne 11 phase 2, T11 phase 2, TZen 3...) prive un grand nombre d'habitants de Seine-Saint-Denis d'une alternative à la voiture individuelle. Le calendrier de développement des réseaux lourds de transports publics doit s'accélérer afin de répondre aux enjeux d'une mobilité vertueuse accessible à tous.
- **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 de Seine-Saint-Denis (CCI 93) émet un avis réservé sur le projet de ZCR sur la commune de Pantin. Le motif avancé concerne les conséquences de la mise en place des mesures de restriction de circulation sur les activités économiques locales.** La CCI 93 souhaiterait que les communes agissent de façon coordonnée, notamment lorsque leur territoire est partiellement concerné par la ZCR, en limitant le périmètre de la zone à circulation restreinte à l'intérieur de l'emprise de l'A86, afin de faciliter la compréhension des usagers. Dans le cas de Pantin, la CCI 93 fait remarquer l'absence d'annexe à l'arrêté mentionnant un itinéraire de substitution en cas de fermeture de l'autoroute, qu'elle souhaiterait voir ajouter.
La CCI évoque plusieurs impacts possibles et fait part d'interrogations vis-à-vis du projet :
 - Elle trouve restrictive l'habilitation délivrée par les mairies pour l'approvisionnement des marchés, pour plusieurs raisons :
 - Si elle n'est donnée qu'aux commerçants abonnés, une part importante des commerçants « passagers » (ou volants) sera désavantagée. A savoir que le marché Magenta, qui est le plus important, est composé de plus de 37% de commerçants passagers.
 - Les restrictions de circulation les jours de semaine pourraient affaiblir certains marchés ou entraîner la disparition de petits marchés populaires.
 - Le fait de limiter l'autorisation de circulation à la commune sur laquelle le commerçant déballe pose un problème d'accessibilité.

La CCI 93 propose que l'habilitation délivrée par la commune de Pantin ouvre accès à l'ensemble des communes de la ZCR.
Elle estime que le processus de modernisation du parc de véhicules des commerçants sédentaires devra s'accompagner d'une modernisation des équipements des marchés, à destination des véhicules propres.

 - Elle s'interroge sur les livraisons des commerces en cœur de Ville. Si les surfaces alimentaires sont livrées tôt le matin, cela pourrait être pénalisant pour les commerçants indépendants. Cela vaut aussi pour l'approvisionnement des centres commerciaux tel Verpantin.

- Concernant des observations plus générales, la CCI s'interroge sur la prise en compte par les municipalités du transport des enfants par cars municipaux lors de sorties scolaires ou avec les centres de loisirs. Elle précise que cette mesure ne doit pas être un frein aux activités culturelles.
 - Elle insiste sur la nécessité de développer des mesures d'accompagnement des entreprises.
 - La CCI 93 indique la nécessité de prendre en compte dès à présent les prochaines échéances et s'interroge sur le calendrier à deux titres :
 - Sur l'offre actuelle de véhicules à faibles émissions pour les professionnels et au réseau encore incomplet d'approvisionnement en carburants alternatifs. Par rapport à une interdiction du diesel en 2024, elle propose plutôt de fixer un calendrier qui puisse offrir aux entreprises la visibilité pour réaliser leurs investissements.
 - Elle alerte sur la tenue des JO de 2024 et le fait qu'il ne serait pas souhaitable que la ZCR impacte les entreprises locales sollicitées dans ce cadre et la fréquentation des sites pendant la compétition, limitant de fait les retombées économiques.
 - La CCI93 souligne la nécessité de communiquer très largement sur la création de cette zone de circulation restreinte, avant de mettre en place des mesures répressives.
- **Avis simple - La Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Seine-Saint-Denis (CMA 93) émet un avis plutôt favorable sur le projet de création d'une ZCR**, dans la mesure où celle-ci prend en compte les préconisations qu'elle expose. Elle indique partager les objectifs de réduction de la pollution et d'amélioration de la qualité de vie dans les communes de Seine-Saint-Denis. Elle adresse six préconisations pour une mise en œuvre de la ZCR compatible avec le fonctionnement des entreprises artisanales (concernées par la restriction appliquée aux véhicules Crit'Air 5 et non classés) :
 - **Elle demande une clarification du processus de dérogation pour les activités économiques.** Une clarification sur la forme (vignette, courrier...) et sur les justificatifs à présenter par le professionnel en cas d'éligibilité à cette dérogation. Concernant la dérogation valable pour les véhicules d'approvisionnement de marchés, la CMA invite à s'appuyer sur la carte professionnelle de « marchand ambulant ». La CMA93 s'interroge également sur l'autorité compétente pour délivrer les dérogations pour les professionnels du déménagement et les délais d'instruction
 - **La CMA 93 préconise une harmonisation des modalités d'exclusion des voies pour les communes partiellement incluses dans le périmètre A86.**
 - **Elle insiste sur la nécessité d'élargir les dérogations prévues** aux TPE n'ayant pas la capacité financière de remplacer leur véhicule Crit' Air 5 ou non classé. Elle préconise que cet élargissement soit réalisé à partir de l'analyse de la Capacité d'Autofinancement de l'entreprise, et étendu sur deux ans. La CMA s'engage à sensibiliser sur la ZCR et à promouvoir la transition vers des véhicules à faibles émissions, via une plateforme en ligne d'informations et d'accès aux aides.
 - **Nécessité de faire connaître les dispositifs d'aides au remplacement des véhicules polluants.** Elle insiste sur le rôle essentiel que doivent jouer les collectivités, les organismes consulaires et les fédérations de professionnels dans le processus d'information des entreprises.
 - **La CMA 93 préconise la mise en place d'une** instance de suivi, économique et social à l'échelle métropolitaine pour analyser les impacts de la ZFE et proposer des ajustements le cas échéant.
 - Elle 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 en outre 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 simples des communes limitrophes

- **Le conseil municipal de la Ville de Romainville émet un avis défavorable** à la commune de Pantin pour la création au 1^{er} juillet 2019 d'une zone à faibles émissions sur son territoire.
- **Le Conseil de Paris, rend un avis favorable** au projet d'arrêté instaurant une zone à circulation restreinte dans la commune de Pantin.
- **Le conseil municipal de la Ville de Bobigny donne un avis défavorable** au projet d'arrêté de la Ville de Pantin portant sur le projet de Zone à circulation restreinte (ZCR) sur son territoire communal.