



Zones à Faibles Emissions (ZFE)

Quels retours d'expériences dans les agglomérations françaises?

Les ZFE doivent être mises en oeuvre dans 33 nouvelles agglomérations de plus de 150 000 habitants, dont celle de Mulhouse, d'ici la fin de l'année 2024. Ce document répond à la question de savoir comment ces agglomérations mettent en oeuvre cette obligation. Pour ce faire, un bon nombre de sites internet des agglomérations concernées ont été visités. Sachant que le législateur a laissé de grandes marges de manoeuvre aux collectivités dans la mise en oeuvre de ces ZFE, il s'agissait de **voir quels étaient les points de convergence et de divergence entre agglomérations**.

Le résultat de cette rapide recherche est double.

D'une part, très nombreuses sont les agglomérations nouvellement concernées pour lesquelles il y a **très peu d'information disponible** sur leur degré d'avancement dans la mise en oeuvre de la ZFE. Cela ne signifie pas qu'il ne s'y passe rien, mais que les décisions ne sont pas encore mûres dans la plupart des cas. La communication institutionnelle ne concerne que les 11 agglomérations plus anciennement concernées par la mise en oeuvre de la ZFE.

D'autre part, force est de constater qu'il y a beaucoup de divergences dans la façon dont ces agglomérations mettent en oeuvre leur ZFE. Cependant, progressivement, des lignes de convergence se dessinent ; elles sont destinées à **assurer une acceptation sociale minimale** de ce dispositif contraignant.



Les points de divergence

Des périmètres très différents d'une agglomération à l'autre

La loi laisse aux agglomérations le soin, après étude, de fixer le contour des espaces englobés dans la ZFE, où les véhicules les plus polluants ne seront plus autorisés à circuler. Selon les cas, le périmètre va du «territoire resserré» au «grand territoire». Les zones de Reims et de Nice par exemple rentrent dans la première catégorie, tandis que celles de Rouen ou de Bordeaux rentrent dans la seconde avec 12 et 14 communes incluses dans le périmètre. Ces périmétrages posent deux questions.

La première est de savoir si de petits périmètres, resserrés sur les centres villes sont de nature à atteindre les objectifs de réduction des émissions et donc d'amélioration de la qualité de l'air. L'ADEME en doute.

La seconde est de savoir s'il convient ou non d'intégrer tous les grands axes de circulation dans le périmètre. France urbaine, soit l'association des élus des grandes villes, agglomérations et métropoles «demande au Gouvernement que les émissions des axes le plus polluants, notamment les autoroutes en milieu urbain ou à leur périphérie, ne soient pas exclues des périmètres des ZFE». C'est en effet souvent autour de ces grands axes que la population est la plus impactée par la pollution.

Des véhicules concernés différents d'une ZFE à l'autre

Toutes les catégories de véhicules (voitures, utilitaires légers, poids lourds, bus, cars, sauf les deux roues et tricycles à moteur) sont concernées à Reims tandis qu'à Saint Etienne, seuls les poids lourds et utilitaires légers sont concernés.... dans un premier temps. Les niveaux d'ambition peuvent être très variables d'un territoire à l'autre.

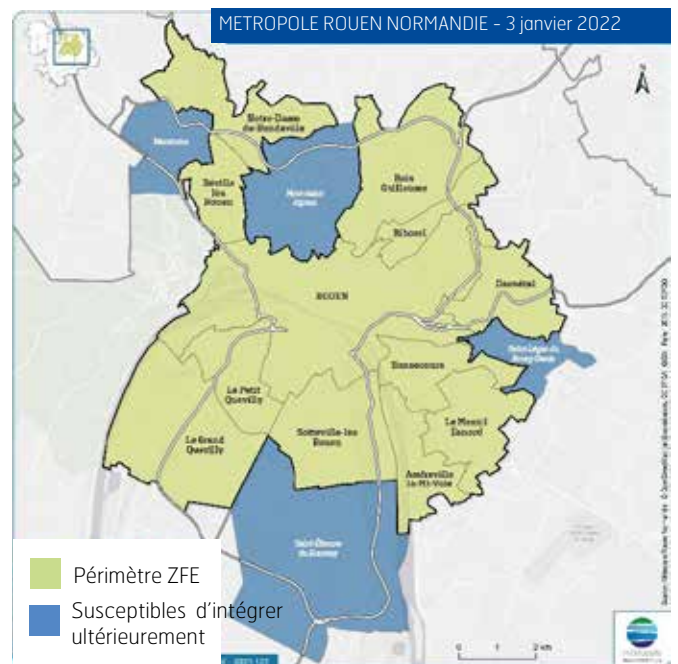
Des calendriers de déploiement différents

La loi n'impose pas de calendrier d'interdiction dans les agglomérations qui ne sont pas en dépassements réguliers des seuils de pollution. Ainsi, dans l'agglomération de Saint Etienne, le calendrier court jusqu'en 2027 pour l'interdiction des poids lourds et utilitaires légers ayant un Crit'air 3. D'autres agglomérations veulent au contraire

Le périmètre de la ZFE de l'agglomération de Reims



Le périmètre de la ZFE de l'agglomération de Rouen



accélérer le calendrier. Ainsi à Strasbourg, les interdictions de circulation seront effectives (après une année «pédagogique») selon le calendrier suivant :

	janv 2023	janv 2024	janv 2025	janv 2028
Véhicules interdits	Crit'air 5	Crit'Air 4	Cirt'Air 3	Crit'Air 2

A Reims, le calendrier s'échelonne ainsi :

	janv 2022	janv 2023	janv 2024
Véhicules interdits	Crit'air 5	Crit'Air 4	Cirt'Air 3

Les Crti'Air 2 (dont les diesel récents) sont autorisés à terme. On trouve donc là aussi des calendriers et des ambitions très différents. C'est pourquoi le Ministère a annoncé de probables mesures d'harmonisation entre ZFE proches.

La progressivité à Saint Etienne

Depuis le 31 janvier 2022, les poids lourds non-classés (transport de marchandises), c'est-à-dire mis en circulation avant le 1^{er} octobre 2001, et les utilitaires légers également non classés (mis en circulation avant le 1^{er} octobre 1997) ne peuvent plus circuler dans cette zone.

D'ici le 1^{er} janvier 2025, l'interdiction de circulation sera étendue aux poids lourds, fourgons et fourgonnettes ayant une vignette Crit'air 4 et 5.

D'ici le 1^{er} janvier 2027, l'interdiction de circulation sera étendue aux poids lourds, fourgons et fourgonnettes ayant une vignette Crit'air 3.

Les points de convergence

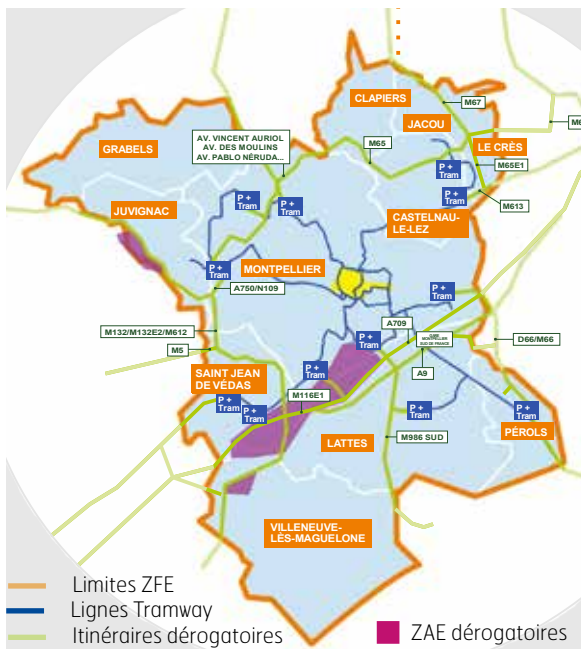
Les horaires d'interdiction

Certaines agglomérations, après avoir hésité, ont opté, comme la plupart, pour une interdiction 24H/24. C'est une mesure de simplification.

Les dérogations

Toutes les agglomérations concoctent leur propre liste de dérogations, au-delà des dérogations légales (véhicules de l'armée, de lutte contre les incendies...). Ici les tracteurs chargés de raisin peuvent circuler dans la ZFE, là, les utilitaires des vendeurs sur marchés. La liste des dérogations peut devenir impressionnante. Si la liste varie d'une agglomération à l'autre, tout le monde s'accorde sur le fait qu'il faut des dérogations...

L'agglomération de Montpellier s'est montrée innovante en instituant des «itinéraires dérogatoires» sur lesquels tous les véhicules pourront circuler jusqu'en 2025. Il s'agit



de permettre aux personnes de rejoindre les parkings relais, d'y laisser leur véhicule et de poursuivre le trajet en tram. De la même manière, certaines zones d'activités sont dérogatoires.

Accord sur le caractère explosif du sujet

La mise en oeuvre des ZFE a déjà soulevé bien des oppositions qui s'appuient sur le fait que ce sont les personnes les plus défavorisées qui vont devoir supporter l'essentiel des coûts du verdissement de la flotte, voire ne vont plus pouvoir aller travailler. Dans d'autres territoires, comme l'Alsace, ce sont les organisations patronales qui ont fait valoir leurs arguments.

Il est assez probable que ces contestations favorisent la mise en oeuvre de méthodologies spécifiques pour éviter de possibles conflits.

Le Journal Toulousain du 15 janvier 2022

«Suite à une mobilisation le 6 novembre dernier à Toulouse, qui avait rassemblé plus d'un millier d'automobilistes et de motards contre la mise en place d'une ZFE dans la ville, les représentants du collectif interclub ZFE 31, qui qualifie la mise en place d'une ZFE à Toulouse comme une "mesure anti-sociale", ont pu rencontrer François Chollet, vice-président de Toulouse Métropole pour exposer leurs arguments.

« Conscients pour les parties prenantes des enjeux de santé publique et socio-économiques, chacun a eu à cœur de s'écouter, de s'exprimer et de comprendre leurs motivations respectives. À l'issue de cette rencontre, il a été convenu de se revoir d'ici deux ou trois semaines, pour poursuivre la concertation », explique le collectif. Des assouplissements semblent se dessiner.

Unis contre la ZFE et la taxe poids lourds

«Collectif pour la compétitivité de l'économie alsacienne», c'est le nom donné à l'union de plusieurs branches et organisations professionnelles dans leur opposition aux différents «dossiers portés par les collectivités alsaciennes qui impactent l'activité et la rentabilité des entreprises». Dans le viseur de ce collectif : les zones à faibles émissions, la taxe poids lourds...»

Dernières nouvelles d'Alsace,

Un besoin de concertation

A Strasbourg, la concertation avec les milieux économiques s'est notamment appuyée sur une vaste enquête auprès des chefs d'entreprises pour mieux connaître les impacts de la ZFE sur les milieux économiques. A Bordeaux, les élus ont acté un périmètre et le calendrier de mise en oeuvre et ont engagé une concertation concernant la définition des véhicules concernés, les horaires d'application, la progressivité des mesures... Cette phase de concertation prend du temps et demande des moyens d'animation non négligeables. Bordeaux a engagé une consultation ciblée pour travailler sur les cas particuliers, a créé un groupe contact d'experts, des groupes «témoins usagers» et a prévu une consultation territoriale comprenant tous les partenaires de l'agglomération, les communes de l'agglomération puis les EPCI voisins qui seront également concernés par la mise en oeuvre de la ZFE.

Un besoin d'information

Le constat est fait un peu partout que les habitants sont peu informés, voire mal informés, de la ZFE. C'est pourquoi une campagne nationale d'information sera lancée en 2023. Pour éviter un défaut d'acceptabilité sociale lié à une découverte tardive des interdictions de circuler, certaines agglomérations commencent à communiquer bien en amont. Cela passe par une page internet dédiée, des brochures d'information, un accueil téléphonique...

Dans tous les cas sont rappelés les périmètres, les véhicules interdits, les calendriers d'interdiction, les dérogations accordées et les aides que les entreprises et les particuliers peuvent obtenir. Rouen propose de plus un simulateur qui permet de calculer le reste à charge. Montpellier rappelle



que rien n'oblige à acheter un véhicule électrique neuf. Son site internet présente ainsi la liste de tous les véhicules d'occasion mis en vente entre 2011 et 2015 compatibles avec la prime à la conversion et qui pourront toujours rouler dans la ZFE après 2028. Ce qui réduit bien sûr le coût du changement de véhicule pour l'utilisateur.

Ce coût sera également réduit par le relèvement des aides d'Etat : prêt à taux 0 et bonus écologique porté à 7 000€ pour l'achat d'un véhicule non polluant, surprime ZFE à la conversion pour celles et ceux qui habitent ou travaillent dans une ZFE...

Un besoin d'accompagnement

L'accompagnement de la ZFE peut prendre plusieurs formes. D'une part, il peut s'agir d'aides financières au changement de véhicule et de la mise en place des infrastructures nécessaires (bornes de recharge électriques, des pompes H2...)

D'autre part, l'accompagnement peut prendre la forme du développement d'une offre d'alternatives aux déplacements en voiture. Les deux leviers sont mobilisables pour atteindre l'objectif de réduction de la pollution et d'amélioration de la santé des habitants. La flotte peut être verdie, mais il est probablement plus intéressant encore de réduire la flotte de véhicules automobiles qui, même verts, continuent de produire des particules fines (freins, pneumatiques...).

Certaines agglomérations s'engagent dans la construction de nouvelles lignes de tram ou de métro, la création de lignes de bus à haut niveau de services, de voies express vélos, proposent des aides à l'achat de vélos à assistance électrique, développent des applications de covoiturage...

Toutes les agglomérations ne peuvent pas offrir le même niveau d'accompagnement, mais il appartient à chacune de réfléchir à la manière la plus adaptée d'obtenir un report modal vers les modes actifs et doux de déplacement.

En guise de conclusion

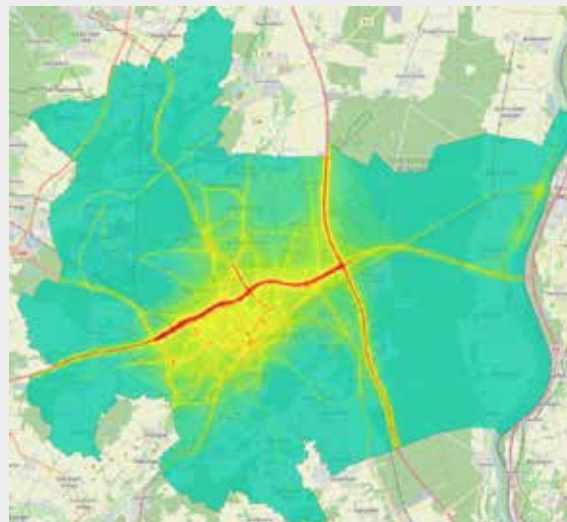
Il est urgent de ne pas attendre. La mise en place de la ZFE demandera des réglages fins, des temps incompressibles de concertation et un temps « pédagogique » important pour l'acceptabilité du dispositif.

Il n'est pas nécessaire d'attendre pour se fixer un niveau d'ambition en préfigurant deux ou trois scénarios comportant des périmètres, des calendriers et des véhicules concernés différents et en demandant aux spécialistes de la qualité de l'air de simuler les effets de chacun de ces scénarios..

Sur la base d'un scénario préférentiel, les concertations pourraient être lancées sans tarder, avec les communes des agglomérations ZFE, avec les EPCI proches et concernés, avec les milieux socio-professionnels, avec les usagers... Cela rendra possible une réflexion sur les nécessaires dérogations, les cas particuliers à intégrer et les moyens à déployer pour accompagner le dispositif.

Pourquoi la ZFE?

Le trafic automobile est directement responsable de 60% des émissions d'oxydes d'azote et de 30% des émissions de particules fines. **48 000 décès prématurés** sont attribués par Santé Publique France à la pollution de l'air.



Les émissions de NOx dans l'agglomération mulhousienne.
Source ATMO Grand Est

La mise en oeuvre de la ZFE vise à réduire la pollution de l'air et donc à **améliorer la santé des habitants**.

Document réalisé par

L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne
www.aurm.org

33 avenue de Colmar - 68200 MULHOUSE
Tél. : 03 69 77 60 70 - Fax : 03 69 77 60 71

Rédaction :

Didier Taverne, didier.taverne@aurm.org
Stéphane Dreyer, stephane.dreyer@aurm.org

Octobre 2022

Directrice de publication : Viviane Bégoc, directrice de l'AURM

Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et la référence exacte.