

DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

l'État et les collectivités s'engagent pour
l'amélioration de la qualité de l'air

DOSSIER DE PRESSE
Lundi 8 octobre 2018

SOMMAIRE

COMPRENDRE LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS *p.4*

Pourquoi des Zones à Faibles Émissions ? *p.4*

Comment ça marche ? *p.4*

Quel déploiement ? *p.5*

Carte des collectivités qui s'engagent *p.7*

DÉFINIR ET METTRE EN ŒUVRE LES ENGAGEMENTS AVEC LES TERRITOIRES *p.8*

Engagement pour le déploiement de Zones à Faibles Émissions *p.8*

État, territoires : un partenariat inédit et ambitieux *p.9*

INSCRIRE LES ZFE DANS LE PLAN DU GOUVERNEMENT POUR LA QUALITÉ DE L'AIR *p.11*

L'État s'engage auprès des collectivités locales *p.11*

La loi d'orientation des mobilités
au cœur de la lutte contre la pollution de l'air *p.12*

La qualité de l'air dans le projet de loi de finances pour 2019 *p.13*

AMPLIFIER LA DYNAMIQUE LOCALE : FOCUS SUR LA MOBILISATION DES 15 PREMIERES COLLECTIVITES *p.15*

Partout en France, de nombreux citoyens respirent un air de mauvaise qualité. Etat, collectivités locales, entreprises, particuliers : chacun d'entre nous a la possibilité de lutter contre ce fléau sanitaire, à condition de travailler main dans la main. C'est le sens de la démarche partenariale que nous présentons ce jour, avec le déploiement de Zones à Faibles Émissions. L'objectif : améliorer la qualité de l'air dans les zones les plus touchées par la pollution atmosphérique. Ce partenariat inédit a été conçu avec les territoires, pour les territoires, en prenant en compte les spécificités de chacun et en mobilisant les moyens de l'Etat.



- François de Rugy -
Ministre d'État,
ministre de la Transition écologique et solidaire

Aujourd'hui, avec 15 premiers territoires qui se mobilisent pour le déploiement des zones à faibles émissions, nous lançons une dynamique que nous voulons irréversible tant au niveau local que national. Nous le voyons, de très nombreux territoires agissent déjà et sont prêts à aller plus loin pour lutter contre la pollution de l'air. C'est ensemble, État et collectivités, que nous pourrons relever ce défi. C'est pourquoi nous avons travaillé ensemble dans le cadre des Assises nationales de la mobilité et pour la préparation de la future loi d'orientation des mobilités. Ce travail collectif, nous allons le poursuivre avec tous les territoires volontaires pour déployer progressivement les zones à faibles émissions d'ici fin 2020 et leur apporter les outils adaptés dans le cadre de la loi pour en faire un succès et donner un air plus sain à nos concitoyens.



- Elisabeth Borne -
Ministre chargée des Transports,
auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire

COMPRENDRE LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

POURQUOI DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS ?

En France, la pollution de l'air est responsable à ce jour de près de 48 000 décès prématurés par an, causés en large partie par l'héritage d'un modèle de mobilité reposant majoritairement sur les énergies polluantes. **Plusieurs territoires sont toujours, malgré les efforts des citoyens, des entreprises, des élus et de l'État, en dépassements réguliers des seuils de pollution.** État et collectivités locales sont résolus à mettre fin, au plus vite, aux dépassements des seuils réglementaires, et redonner aux Français un air sain et respirable.

La qualité de l'air est en grande partie un enjeu local, les problématiques pouvant être très différentes d'un endroit à un autre : les niveaux et les sources de pollutions peuvent varier fortement ainsi que leurs enjeux économiques et sociaux.

Pour réduire l'impact des transports sur l'environnement et limiter le coût de la mobilité, **l'un des principaux enjeux pour le Gouvernement est de limiter la pollution atmosphérique liée aux déplacements de personnes et de marchandises et de favoriser des modes de déplacements plus propres à chaque fois que cela est possible.**

Les Zones à Faibles Emissions (ZFE) ont fait preuve de leur efficacité chez nos voisins européens comme dispositif souple mais structurant pour repenser progressivement la mobilité des territoires et améliorer très significativement la qualité de l'air. L'évaluation des impacts sur la qualité de l'air diffère d'une ZFE à une autre mais, selon les cas, des réductions de concentrations dans l'air de NO₂ et PM₁₀ jusqu'à 12 % et de 15% de PM_{2,5} peuvent être observées.

Elles sont rendues possibles par une maturité à la fois de l'écosystème pour s'engager dans une telle démarche mais aussi un terreau favorable tant local que national, en termes de mesures d'accompagnement en faveur de la qualité de l'air, permettant d'offrir aux personnes concernées des alternatives crédibles.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Les Zones à Faibles Émissions sont des territoires dans lesquels est instaurée une interdiction d'accès, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, pour certaines catégories de véhicules polluants qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions et donc qui ont un impact nocif sur la santé des résidents de l'ensemble du territoire.

Elles reposent sur le système des vignettes Crit'Air, qui est pleinement opérationnel et désormais largement connu des usagers de la route. A ce jour, plus de 10 millions de vignettes Crit'Air ont déjà été délivrées.

La mise en place des Zones à Faibles Émissions est très souple. La collectivité territoriale décide ainsi :

-  **du périmètre géographique** : hyper-centre ou tout le territoire par exemple ;
-  **des catégories de véhicules concernés** : par exemple tous les véhicules ou uniquement les poids lourds ;
-  **des modalités horaires** : par exemple les jours de semaine de 8h à 20h ;
-  **des classes de véhicules interdites** : par exemple les véhicules non éligibles à Crit'air ;
-  **de la progressivité des règles dans le temps** : par exemple mise en place d'un calendrier progressif de renforcement des exigences jusqu'en 2024 ;
-  **des dérogations octroyées** : par exemple pour les convois exceptionnels, les véhicules de collection, etc.

Le contrôle du respect des règles est un enjeu déterminant pour le bon fonctionnement d'une ZFE : le dispositif se révèle souvent plus efficace et plus juste lorsqu'un contrôle renforcé est réalisé. À la demande des collectivités, le Gouvernement facilitera la mise en place de systèmes de contrôles automatisés dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, strictement limités aux besoins.

QUEL DEPLOIEMENT ?

Le retard de la France nous incite à agir : plus de 220 zones sont déployées en Europe contre trois en France à l'heure actuelle.

Fort de l'engagement qui est signé aujourd'hui, **la loi d'orientation des mobilités portera l'ambition de voir ces zones se déployer dans d'autres villes françaises**, notamment celles dont les seuils de concentration de polluants atmosphériques sont régulièrement dépassés. Elle donnera aux collectivités les moyens de les mettre en œuvre facilement et de manière adaptée à chaque situation locale :

-  La loi demandera à **toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants et celles concernées par un Plan de protection de l'atmosphère (PPA)** d'évaluer l'opportunité de mettre en place une Zone à Faibles Émissions. Les agglomérations concernées par des dépassements réguliers des normes de qualité de l'air seront tenues de mettre en place une Zone à Faibles Émissions avant le 31 décembre 2020.
-  L'Etat accompagnera cette démarche et ambitionne d'aboutir à brève échéance à la mise en œuvre de ZFE dans toutes les villes pour lesquelles les enjeux de qualité de l'air sont les plus prégnants.
-  L'Etat accompagnera les collectivités pour la mise en œuvre de moyens automatisés de contrôle du respect du règlement des futures ZFE, avec la création d'un cadre juridique adapté et le lancement d'une mission spécifique.

En France, l'instauration d'une ZFE dans **les 15 territoires les plus touchés par la pollution atmosphérique** est un levier clé pour leur permettre de repasser rapidement sous les seuils définis au niveau européen et de traiter la pollution de fond.

Retour sur... La méthode de concertation avec les collectivités locales

Lancées en septembre 2017 par Édouard Philippe, Premier ministre, et Elisabeth Borne, ministre chargée des transports, les Assises nationales de la mobilité se sont déroulées jusqu'en décembre 2017. Cette grande consultation s'est adressée à tous les acteurs du territoire et a permis de préparer la loi d'orientation des mobilités.

Objectif : **identifier les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens autour de la mobilité**, en accordant une attention particulière aux transports de la vie quotidienne ainsi qu'aux enjeux de qualité de l'air. Pour cela, usagers, collectivités, opérateurs, acteurs économiques et ONG de l'ensemble du territoire ont été conviés à participer et à faire émerger de nouvelles solutions.

En parallèle, le ministère de la Transition écologique et solidaire avait demandé en octobre 2017 aux préfets des zones concernées par le dépassement des seuils de pollutions de l'air **d'élaborer - avec les collectivités locales, les entreprises et les associations – des feuilles de route précisant les actions à déployer par tous les acteurs compétents**. Publiées en avril 2018, ces feuilles de route ont constitué une étape supplémentaire dans la mise en mouvement de toute la société.

En juillet 2018, **le Gouvernement a détaillé les engagements de l'Etat en faveur de la mobilité propre et de la qualité de l'air**. Elisabeth Borne a notamment proposé à toutes les collectivités concernées par les enjeux de qualité de l'air un engagement pour le déploiement des Zones à Faibles Émissions, et notamment aux territoires visés par le contentieux européen.

Cette démarche se concrétise aujourd'hui avec la signature de l'engagement en faveur du déploiement des Zones à Faibles Émissions au ministère de la Transition écologique et solidaire. Le travail de concertation se poursuit avec d'autres collectivités volontaires qui souhaitent rejoindre la dynamique de mobilisation en faveur de qualité de l'air, dynamique qui reste ouverte.

*Carte des 15 territoires qui s'engagent aujourd'hui
à déployer ou à renforcer une première ZFE d'ici fin 2020*



DÉFINIR ET METTRE EN OEUVRE LES ENGAGEMENTS AVEC LES TERRITOIRES

ENGAGEMENT POUR LE DEPLOIEMENT DE ZONES A FAIBLES ÉMISSIONS

La qualité de l'air est un bien commun précieux que nous sommes résolus à préserver ensemble. En France, la pollution de l'air est responsable à ce jour de près de 48 000 décès prématurés par an, causés en bonne partie par l'héritage d'un modèle de mobilité reposant majoritairement sur les énergies polluantes. Plusieurs territoires sont toujours, malgré les efforts des citoyens, des entreprises, des élus et de l'Etat, en dépassements réguliers des seuils de pollution.

Nous sommes résolus à mettre fin, au plus vite et d'ici 2022, aux dépassements des seuils réglementaires, et **redonner aux Français un air sain et respirable.**

Après les Assises nationales de la mobilité, et la publication des 14 feuilles de route pour lutter contre la pollution de l'air, **conscients des enjeux de santé publique, mais aussi économiques et sociaux,** nous nous engageons à poursuivre les actions déjà menées et mettre en place des solutions concrètes permettant à la fois de réduire les émissions de polluants, mais aussi de garantir à tous un accès à une mobilité propre. Nous nous engageons à mobiliser les moyens disponibles, pour mettre en œuvre les actions des ou de la feuille de route nous concernant le cas échéant.

Par ailleurs, **les Zones à Faibles Emissions ont fait leurs preuves chez nos voisins européens comme dispositif structurant pour améliorer significativement la qualité de l'air.**

A travers cet Engagement, **les collectivités territoriales s'engagent à déployer d'ici fin 2020 une première Zone à Faibles Emissions sur leur territoire.** Elles s'engagent, tout comme l'Etat, à mobiliser l'ensemble des leviers permettant de faire du déploiement de ces zones un succès pour la qualité de vie et la santé de nos citoyens, tout en veillant à garantir aux habitants des conditions de mobilité satisfaisantes et aux entreprises un environnement économique compétitif.

Nous nous engageons à nous réunir tous les 6 mois pour suivre la mise en œuvre de nos engagements.

*François de Rugy,
Ministre d'État
ministre de la Transition écologique et solidaire*

*Élisabeth Borne,
Ministre chargée des Transports
auprès du ministre d'État,
ministre de la Transition écologique et solidaire*

France urbaine

<i>Métropole Aix- Marseille Provence</i>	<i>Clermont Auvergne Métropole</i>	<i>Fort-de-France</i>	<i>Grenoble Alpes Métropole</i>	<i>Grand Lyon</i>
<i>Montpellier Méditerranée Métropole</i>	<i>Métropole Nice Côte d'Azur</i>	<i>Paris</i>	<i>Métropole du Grand Paris</i>	<i>Grand Reims</i>
<i>Métropole Rouen Normandie</i>	<i>Saint-Étienne Métropole</i>	<i>Eurométropole de Strasbourg</i>	<i>Métropole de Toulon Provence Méditerranée</i>	<i>Toulouse Métropole</i>

ETAT, TERRITOIRES : UN PARTENARIAT INÉDIT ET AMBITIEUX

Les territoires :

-  s'engagent à déployer ou à renforcer une première Zone à Faibles Emissions sur leur territoire d'ici fin 2020, c'est-à-dire l'interdiction de l'accès, sur une partie de leur territoire, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, à certaines catégories de véhicules qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions et donc qui ont un impact nocif sur la santé des résidents de l'ensemble du territoire, et affirment leur soutien pour que cet objectif soit matérialisé dans la loi d'orientation des mobilités que le Gouvernement prépare. Cette zone est établie de manière concertée avec l'ensemble des parties prenantes et en tenant compte des spécificités et des besoins locaux ;
-  s'engagent à évaluer périodiquement l'intérêt d'adapter les Zones à Faibles Emissions, et notamment la typologie des véhicules concernés pour s'assurer qu'elles bénéficient à tous les habitants et, le cas échéant, adapter les règles applicables pour en accroître l'efficacité ;
-  s'engagent à mobiliser l'ensemble des outils permettant de donner des facilités à l'usage aux transports collectifs, aux mobilités propres et partagées (parkings dédiés ou relais, voies réservées, infrastructures de recharge...) et à porter des plans ambitieux en faveur des mobilités actives ;
-  s'engagent à organiser une mobilisation des citoyens et des entreprises pour les associer à la mise en place des mesures anti-pollution et des alternatives à la voiture individuelle ;
-  s'engagent à favoriser la mise en place de transports collectifs et des flottes publiques à faibles et zéro émissions, pour montrer l'exemple et accélérer le développement de la mobilité propre, tout en favorisant les reports d'achats vers les mobilités douces et les mutualisations.



Crédits : A. Bouissou / Terra

L'État :

-  s'engage à apporter son soutien aux territoires souhaitant déployer des Zones à Faibles Emissions ambitieuses dans le cadre de leurs travaux préparatoires et à mettre en place les mesures réglementaires nécessaires pour permettre un déploiement et un fonctionnement efficaces des Zones à Faibles Emissions, comme les modalités de contrôle en circulation par vidéo et en stationnement et la coopération des forces de l'ordre et des services de l'Etat, dans l'objectif de constater et traiter les infractions de manière automatique (LAPI) ;
-  s'engage à travailler, avec les territoires, à la simplification des procédures de création et d'extension des Zones à Faibles Emissions afin de permettre aux collectivités de faciliter la mise en place de ces zones avant fin 2020 et leur évolution ;
-  s'engage à fournir des outils aux collectivités pour mettre en place des systèmes de tarification de congestion, ou encore la possibilité de dédier des voies de circulation aux transports en commun ou en covoiturage ;
-  s'engage à mettre en place des financements dédiés aux alternatives à la voiture, avec notamment un plan vélo et un nouvel appel à projets pour les transports en commun en site propre, ainsi qu'à encourager le soutien des trajets domicile travail en vélo ou en covoiturage ;
-  s'engage à poursuivre le développement de la mobilité propre, en soutenant le financement des bornes de recharge électrique ouvertes au public, en pérennisant le dispositif de bonus-malus et grâce à la prime à la conversion qui cible en priorité les foyers à faibles revenus ;
-  s'engage à poursuivre les efforts de réduction de la pollution du transport routier de marchandise, en favorisant le fret ferroviaire, en poursuivant sur le quinquennat la politique fiscale de soutien à l'acquisition de poids lourds à faibles émissions et en soutenant l'installation de stations d'avitaillement en GNV et hydrogène, et à défendre au niveau européen des normes ambitieuses pour la réduction des émissions polluantes pour l'ensemble des véhicules thermiques ;
-  s'engage à être exemplaire dans le renouvellement de son propre parc de véhicules en favorisant les reports d'achat vers les mobilités douces, les mutualisations et les véhicules propres.

INSCRIRE LES ZFE DANS LE PLAN DU GOUVERNEMENT POUR LA QUALITÉ DE L'AIR

La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement. En France, le coût de la pollution atmosphérique est évalué de 70 à 100 milliards d'euros par an par la Commission d'enquête du Sénat (rapport remis en 2015). L'Agence nationale de santé publique a estimé en 2016 son impact sanitaire à 48 000 décès prématurés par an, ce qui correspond à 9 % de la mortalité en France et à une perte d'espérance de vie à 30 ans pouvant dépasser 2 ans.

Le transport routier est l'un des principaux contributeurs d'émissions d'oxydes d'azote, de matières particulaires et de dioxyde de carbone. Le processus de combustion du carburant, ainsi que les phénomènes d'évaporation et de re-suspension sont des créateurs de pollution.

La politique en faveur de la qualité de l'air nécessite des actions ambitieuses, au niveau international comme au niveau local, dans tous les secteurs d'activité. L'État, les collectivités territoriales, les entreprises, les citoyens et les organisations non gouvernementales doivent conjuguer leurs efforts pour garantir à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. La mise en œuvre du Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PRÉPA), qui vise tous les secteurs d'activité (industrie, transport, résidentiel et agriculture), sera poursuivie en 2019.

L'ÉTAT S'ENGAGE AUPRES DES COLLECTIVITÉS LOCALES

A travers le déploiement des Zones à Faibles Émissions, l'État s'engage à apporter son soutien, notamment via l'Ademe, aux territoires souhaitant déployer des ZFE dans le cadre de leurs travaux préparatoires et à **mettre en place les mesures réglementaires nécessaires pour permettre le déploiement efficace des ZFE**, en simplifiant les procédures d'élaboration notamment lorsque plusieurs collectivités locales portent un projet commun, ou en mettant en place des dispositifs pour faciliter le contrôle, comme le contrôle automatisé et en stationnement et la coopération des forces de l'ordre et des services de l'État.

Focus sur... Un appui fort de l'État pour développer les transports en commun :

Lancement du 4ème appel à projets pour financer des transports en commun en site propre. En Ile-de-France, lancement du chantier du Grand Paris Express, pour un coût de 35 milliards d'euros et une mise en service progressive entre 2024 et 2030, et investissement de l'État dans les transports en commun via le contrat de plan État-Région.

L'appel à projets « Zones à Faibles Émissions », lancé par l'Ademe, vise à accompagner les collectivités dans la mise en place d'une ZFE, en identifiant les conditions de réussite de sa mise en œuvre et en assurant la concertation, l'animation et la communication autour de ce projet.

Par ailleurs, la coopération avec les collectivités territoriales en matière de qualité de l'air sera poursuivie. Que ce soit dans le cadre des Plans de protection de l'atmosphère, pour la mise en œuvre des « **feuilles de route** » pour la qualité de l'air ou des programmes d'action des collectivités, les instances partenariales réunissant l'ensemble des parties prenantes suivront régulièrement et précisément les actions engagées et leurs résultats.

Focus sur... Les « villes respirables »

L'Etat soutient le déploiement d'actions concrètes à travers l'appel à projets « Villes respirables en 5 ans ». 25 territoires représentant 15 millions d'habitants se mobilisent ainsi pour concrétiser des mesures contribuant à diminuer la pollution atmosphérique dans tous les domaines d'activité : transports, logement, planification urbaine, industrie ...

Enfin, l'Etat mobilise un éventail d'outils (cf. mesures ci-dessous) pour soutenir les mobilités propres sur les territoires, et ainsi accompagner les évolutions de comportement tout en préservant l'accès à la mobilité et la compétitivité de notre économie.

LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS AU CŒUR DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR

Pour accompagner les collectivités, la loi d'orientation des mobilités et la stratégie associée développent une série d'outils couvrant l'ensemble des moyens de transports et permettant d'accompagner la révolution des mobilités du quotidien. Parmi ces mesures, le Gouvernement a notamment annoncé :

-  **la programmation des investissements de transports** qui définit pour la première fois de façon claire, priorisée et financée la politique d'investissement dans les transports. La programmation prévoit d'investir 13,4 milliards d'euros sur la période 2018-2022, soit une augmentation de +40% par rapport à la période 2013-2017. Elle supposera la mise en place de ressources additionnelles pérennes au profit de l'AFITF, à hauteur de 500 millions d'euros par an à partir de 2020. La désaturation des grands nœuds ferroviaires permettra de donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien autour des métropoles, et dans les liaisons avec les villes moyennes. 2,6 milliards d'euros seront investis sur 10 ans dans cet objectif. Le développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives au quotidien mobilisera par ailleurs l'Etat, à travers plusieurs appels à projets à hauteur de 1,2 milliard d'euros sur 10 ans, pour accompagner les territoires. Enfin, le renforcement de l'efficacité et du report modal dans le transport de marchandises sera soutenu, avec 2,3 milliards d'euros investis par l'Etat sur 10 ans ;
-  **le soutien au verdissement de tous les modes de transports de voyageurs et de marchandise** avec la volonté de la France de mettre en place une zone de réduction de polluants atmosphériques en Méditerranée pour les navires, ou encore la prolongation du suramortissement pour l'acquisition de poids lourds propres jusqu'en 2021, et qui sera entendu à toutes les technologies à faibles émissions et renforcé pour les petits poids lourds. L'effort spécifique sur le GNV et le bioGNV sera accru (avitaillement, soutien à la production de bioGNV...) et la fiscalité avantageuse sur le GNV sera maintenue ;
-  le déploiement d'un « **plan vélo et mobilités actives** » sans précédent visant à tripler la part du vélo dans nos déplacements, de 3 % aujourd'hui à 9 % en 2024 et ainsi faire du vélo un mode de transport à part entière comme chez de nombreux voisins européens ;
-  **une réforme des avantages en nature au travail pour inciter les entreprises à soutenir les mobilités propres** : possibilité de prise en charge exonérée de toute fiscalité par les employeurs d'une part des dépenses de mobilité de leurs salariés à vélo et en covoiturage, exonérations de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu pour la recharge électrique mise à disposition par les employeurs à leurs salariés, avantage fiscal pour la mise à disposition de vélo...

- /// le lancement d'un 4^{ème} appel à projets pour financer les transports en commun en site propre ;
- /// une série de mesures permettant de **développer le covoiturage**, comme les voies réservées dont des expérimentations sont déjà en cours ;
- /// le soutien à l'**accélération du déploiement de bornes de recharge électriques et plus généralement des infrastructures pour carburants alternatifs** : augmentation de la prise en charge financière du raccordement des bornes de recharge au sein du budget des réseaux de distribution ; « droit à la prise » pour les personnes physiques ou morales utilisant un parking intérieur ou extérieur dans les copropriétés ; lors d'une construction neuve ou lors de rénovations importantes, obligation de pré-équiper les parkings pour faciliter l'installation de bornes de recharge ; installation de bornes de recharge électrique sur les autoroutes et les routes nationales, en sécurisant la contractualisation entre les gestionnaires d'infrastructures et les opérateurs de bornes de recharge...

Focus sur... Le Plan vélo et mobilités actives

Aujourd'hui, la part du vélo ne représente que 3% de nos trajets quotidiens. Présenté le 14 septembre 2018 par Édouard Philippe, François de Rugy et Élisabeth Borne, le « Plan vélo et mobilités actives » a pour objectif de la tripler, pour atteindre 9% en 2024. Il s'articule autour de quatre grands axes :

1. **Sécurité** : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière ;
2. **Sûreté** : mieux lutter contre le vol ;
3. **Créer un cadre incitatif** reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux ;
4. **Développer une culture** du vélo.

Le Gouvernement a ainsi annoncé la création d'un fonds national « mobilités actives » de **350 millions d'euros** pour soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables dans les collectivités.



LA QUALITÉ DE L'AIR DANS LE PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2019

La prime à la conversion connaît un succès très important. **Plus de 250 000 demandes sont attendues en 2018, alors que le Gouvernement s'était fixé un objectif de 100 000 demandes cette année, et 70% des demandes concernent des ménages non imposables.** Cette prime atteint donc à la fois son objectif environnemental et son objectif social. Elle permet à tous les Français de participer à la transition énergétique en diminuant la consommation de leur véhicule.

La prime à la conversion sera maintenue en 2019 pour accélérer le renouvellement du parc de voitures et de camionnettes. Le bonus écologique pour l'achat d'une voiture ou d'une camionnette électrique sera quant à lui fixé à 6 000 €, comme en 2018.



ROULONS PLUS PROPRE
Le plan climat en action

Les crédits dédiés aux aides à l'acquisition des véhicules propres s'élèveront à 570 millions d'euros dans la loi de finances pour 2019, contre 388 millions d'euros en 2018, soit 47 % d'augmentation.

Par ailleurs, face à l'urgence sanitaire, **la priorité sera accordée à la mise en œuvre opérationnelle des feuilles de route en faveur de la qualité de l'air**, dans les territoires les plus touchés par la pollution.

Dans chaque zone concernée par le dépassement régulier des normes de qualité de l'air, les préfets ont élaboré, en association étroite avec toutes les parties prenantes et en particulier les collectivités territoriales, une feuille de route opérationnelle et multi-partenariale pour la qualité de l'air, permettant de respecter les normes sanitaires dans les délais les plus courts possibles.

Par ailleurs, le fonds Air mobilité, géré par l'Ademe, est doté de 140 millions d'euros sur la période 2018-2022. Ce fonds soutiendra des actions en faveur de la qualité de l'air et de la mobilité propre, notamment :

-  les fonds-air bois qui cofinancent avec les collectivités territoriales le remplacement des vieux appareils polluants de chauffage au bois ;
-  des actions d'électrification à quai pour les navires ;
-  des appels à projets relatifs à la mobilité propre : développement des Zones à Faibles Émissions, du vélo, du covoiturage, du GNV, etc.

Une enveloppe de 35 millions d'euros sera mobilisée pour accompagner spécifiquement les zones concernées par les « feuilles de route » opérationnelles pour la qualité de l'air, en complément des dispositifs de droit commun et des appels à projets ADEME existants ou envisagés.

AMPLIFIER LA DYNAMIQUE LOCALE : FOCUS SUR LA MOBILISATION DES 15 PREMIERES COLLECTIVITES

« Depuis plusieurs années, les grandes villes et agglomérations particulièrement concernées par la pollution atmosphérique agissent pour une meilleure qualité de l'air sur leur territoire : mesures en faveur de la mobilité durable, régulation de la circulation dans les zones denses, prise en compte de la qualité de l'air dans les documents de planification... France Urbaine les accompagne dans cette démarche, en permettant les échanges de bonnes pratiques et en se mobilisant pour promouvoir un véritable co-pilotage entre l'Etat et les collectivités concernées pour une meilleure efficacité de cette politique publique essentielle pour nos concitoyens. C'est le sens de notre engagement responsable et volontaire dans le développement des Zones à Faibles Émissions. »



- Jean-Luc Moudenc -
Président de France Urbaine
Maire de Toulouse - Président de Toulouse Métropole

- Métropole Aix-Marseille-Provence** p.16
- Clermont Auvergne Métropole** p.18
- Fort-de-France** p.20
- Grenoble-Alpes Métropole** p.22
- Grand Lyon** p.24
- Montpellier Méditerranée Métropole** p.27
- Métropole Nice Côte d'Azur** p.29
- Paris** p.32
- Métropole du Grand Paris** p.35
- Grand Reims** p.37
- Métropole Rouen Normandie** p.39
- Saint-Etienne Métropole** p.41
- Eurométropole de Strasbourg** p.43
- Métropole Toulon Provence Méditerranée** p.45
- Toulouse Métropole** p.47

MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE



Crédit : Terra - Daniel Joseph-Reinette

Quels engagements ?

Entre 2007 et 2015, les émissions de pollution atmosphérique sur la Métropole Aix-Marseille-Provence ont globalement diminué (-31 % pour les NOx, -41 % pour les PM10, -67 % pour le SO2). Pour autant, cette réduction se ralentit et stagne même pour les émissions issues des transports, de l'habitat et du tertiaire. C'est pourquoi la Métropole Aix-Marseille-Provence affiche une ambition forte et mène plusieurs actions :

Mobilité :

Déterminée à lutter contre la mauvaise qualité de l'air, la Métropole a adopté son Agenda de la Mobilité en décembre 2016, par lequel elle se fixe comme objectifs de mettre fin au tout-voiture et de sortir progressivement du diesel dans les transports en commun, tout en maîtrisant les coûts d'exploitation de ses réseaux. L'Agenda offre des solutions de mobilité durable alternatives à la voiture individuelle, en misant sur l'intermodalité et l'innovation.

L'Agenda de la Mobilité, c'est proposer d'ici 2025 :

- /// la réalisation de 146 km de nouveaux aménagements urbains (métro, tram, bus), pour 60 km actuellement ;
- /// la création de 100 km de sites propres autoroutiers pour les cars ;
- /// la modernisation de 140 km de voies ferrées ;
- /// la requalification de 50 gares routières ou parcs relais ;
- /// la construction de 15 000 places de parking et de 3 600 places de vélo en parking relais.

L'Agenda de la Mobilité, c'est s'engager d'ici 2025 à :

- /// Augmenter le nombre de déplacements en modes doux de 25%, en transports en commun urbains de 40% et interurbains de 140% (par rapport à 2009) ;
- /// Réduire la part modale de la voiture de 8% (soit une économie de 4,5 millions de km/jour) ;
- /// Supprimer chaque année 111 200 tonnes d'émissions de CO2 et 320 tonnes d'émissions de NOx.

Aménagement du territoire et habitat :

La Métropole Aix-Marseille-Provence mène plusieurs projets visant à participer à l'amélioration de la qualité de l'air : piétonisation de secteurs urbains denses (Vieux Port/Canebière, Centre historique d'Aix en Provence, de Salon de Provence) ; aide financière au changement des modes de chauffage ; appui aux équipements communaux (écoles, crèches) sur l'amélioration de l'air intérieur ; développement d'Eco-quartiers (périmètre Euromed, Frais Vallon à Marseille, Encagnane sur Aix en Provence, le Grand Coudoux, etc.).

Communication, sensibilisation, changement des comportements :

Afin de faire évoluer les comportements des citoyens, il est essentiel de rendre les habitants acteurs de l'amélioration de la qualité de l'air. A cet effet, un projet intitulé DIAM'S (Digital Alliance for Marseille Sustainability), déposé dans le cadre de l'appel à projet européen UIA (Urban Innovation Action), vise à s'appuyer sur les techniques du numérique pour susciter l'engagement citoyen.



La parole à... Martine VASSAL

Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence
Présidente du Département des Bouches-du-Rhône

« Relever le défi de la qualité de l'air, c'est améliorer la qualité de vie des habitants en préservant leur santé.

Cela passe par des actions ciblées telles que la sortie du tout-voiture, le branchement électrique des bateaux à quais, le développement de transports électriques ou l'aide à la réduction des rejets liés au mode de chauffage.

Pour atteindre cet objectif, nous aiderons les citoyens afin qu'ils participent pleinement à cette transition écologique.

C'est une ambition forte que je porte à travers le Plan Environnement Territorial conjoint au Département et à la Métropole. »

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

La métropole Aix-Marseille-Provence va étudier la création d'une Zone à Faibles Emissions sur le centre urbain de Marseille. La démarche prendra en compte le travail en cours en matière de régulation des véhicules de livraisons, engagé par la ville de Marseille, qui sera mis en œuvre en juin 2019 et le dispositif en cours de finalisation piloté par les services de l'Etat sur la mise en place d'un périmètre de mise en œuvre des mesures d'urgence qualité de l'Air qui sera opérationnel début 2019.

Il s'agit de mobiliser, progressivement, les professionnels puis les citoyens afin de faire évoluer les habitudes vers l'utilisation de moyens de transports moins polluants, le recours plus régulier aux transports en commun, aux modes actifs et au co-voiturage ou encore le télétravail.

De plus l'étude lancée pour la mise en place de la ZFE accordera une attention particulière aux impacts sociaux des mesures de restriction de circulation.

Cette Zone à Faibles Émissions est un élément d'une stratégie et d'une ambition plus globale en matière de mobilité, de réduction des émissions de GES et de pollution atmosphérique porté par le Plan environnement Territorial et les futurs Plan de Déplacement Urbain et Plan Climat Air Energie Métropolitains.

CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE



Crédit : Clermont Auvergne Métropole

Quels engagements ?

Malgré l'existence d'un Plan de Protection de l'Atmosphère, et malgré une amélioration tendancielle des concentrations de polluants sur le territoire de la Métropole clermontoise, notre territoire a encore connu des dépassements du seuil réglementaire fixé par l'Union Européenne pour les oxydes d'azote ces dernières années.

Un nouveau Plan de Déplacements Urbains est en cours d'élaboration, et devrait être adopté d'ici janvier 2019. Ambitieux, il projette de diminuer la place de la voiture à travers des actions contraignantes sur la circulation et le stationnement, d'apporter des moyens nouveaux aux transports en commun, notamment grâce au renforcement de lignes structurantes en site propre, mais aussi d'appuyer fortement le développement de la mobilité douce (vélo et marche à pied).

Il prévoit également, conformément aux engagements du Plan Climat Air Energie Territorial, d'accompagner **le développement des énergies moins polluantes** : hydrogène, Clermont étant un territoire pilote pour le développement de cette énergie dans le cadre du projet Zero Emission Valley, GNV/bio-GNV, en lien avec des projets locaux d'injection de bio-méthane, et infrastructure de recharge pour véhicules électriques. L'exemplarité de la collectivité sur sa propre flotte sera aussi recherchée.

La problématique des particules, en partie liée au chauffage bois, doit également être traitée. En effet, si le seuil réglementaire est respecté, l'impact sanitaire reste un enjeu. D'une part, la Métropole souhaite développer les réseaux de chaleur alimentés par des installations collectives bien maîtrisées, d'autre part une étude visant à mieux identifier les logements se chauffant avec des foyers ouverts au bois est en cours.



La parole à... **Olivier BIANCHI**
Président de Clermont Auvergne Métropole

« Notre action pour améliorer la qualité de l'air dans la métropole clermontoise tend, à mon sens, à répondre à une problématique transversale.

Il s'agit aussi bien d'un enjeu de santé publique que d'une volonté de transformer durablement les modes de déplacement en favorisant un meilleur partage de l'espace public au bénéfice des transports en commun et des modes doux. C'est là le sens du développement de nos métropoles. »

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

La mise en place d'une ZFE sur la Métropole clermontoise s'inscrit dans la poursuite des démarches initiées antérieurement, notamment l'étude relative à une zone d'action prioritaire pour l'air. Cette étude avait permis de préfigurer des conditions de restriction de la circulation, étroitement liées dans un premier temps à la création d'un Centre de Distribution Urbain permettant de travailler avec les acteurs de la livraison et de la logistique.

Cette restriction de la circulation vise ainsi un double objectif : respecter à court terme les seuils réglementaires en matière de qualité de l'air, mais aussi envoyer un signal fort aux habitants sur la mutation incontournable du territoire en termes de déplacements. Cette mutation pour être réussie devra être comprise, partagée et accompagnée. **Le projet de ZFE Clermontoise intégrera à cet égard un volet pédagogique important ainsi que des mesures d'accompagnement** à destination des acteurs économiques et des habitants en situation précaire.

Une nouvelle étude devra être conduite pour actualiser et finaliser les modalités de mise en place d'une ZFE (périmètre, véhicules, horaires), évaluer l'impact attendu en terme d'amélioration de la qualité de l'air, et définir les actions d'accompagnement à mettre en place. Ces actions pourront porter sur de la pédagogie et de la communication (bien faire connaître l'enjeu de la qualité de l'air, les vignettes Crit'air, les modalités de restriction), et de soutien à la conversion des véhicules vers des énergies moins polluantes (présence de stations publiques d'avitaillement, stationnement privilégié, soutien financier éventuel pour certaines catégories d'usagers).

FORT-DE-FRANCE



Crédit : Fort-de-France

Quels engagements ?

Le Plan Climat Energie Territorial de Fort-de-France (PCET) établi en 2012 fixe les grands objectifs de la ville en matière d'atténuation et d'adaptation au changement climatique.

Quelques exemples de mesures prises :

- /// Présentation d'un projet à l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) : remplacement de la flotte de véhicules thermiques municipaux par des véhicules électriques ;
- /// Réalisation de l'enquête préalable à la mise en œuvre d'un Plan de Déplacements Administratifs permettant d'organiser les déplacements des agents de manière à les optimiser, pour réduire les consommations de carburant et les émissions de CO2 ;
- /// Autorisation accordée et soutien aux deux entreprises proposant des déplacements en tricycles à assistance électrique sur le centre-ville ;
- /// Remise en service prochaine de la navette électrique circulaire gratuite pour les déplacements au centre-ville ;
- /// Remplacement de climatiseurs par des appareils de classe A++ et installation progressive d'ampoules LED entraînant une réduction des consommations d'énergie pour les bâtiments et pour l'éclairage public ;
- /// Mises à disposition de places de parking gratuites pour les détenteurs de véhicules électriques et hybrides lors de grandes manifestations au centre-ville (Carnaval 2018 par exemple) ;
- /// Soutien à l'installation depuis août 2018 au centre-ville d'une société de location de véhicules électriques haut de gamme (automobiles et scooters).



La parole à... **Didier LAGUERRE**
Maire de Fort-de-France

« La qualité de l'air doit désormais se conjuguer au présent et devenir notre engagement au profit des générations futures ».

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

La philosophie du projet de ZFE de Fort-de-France repose sur un double volet :

-  **La délimitation de zones de piétonisation couplée à un stationnement exclusivement réservé aux véhicules électriques ou hybrides.**
-  **Limitation de la circulation des véhicules les plus émetteurs de polluants atmosphériques.**

GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE



Crédit : Grenoble

Quels engagements ?

Première agglomération à se doter, dès 2005, d'un Plan Climat, Grenoble-Alpes Métropole est fortement mobilisée en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air, en lien notamment avec les communes et le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise.

Lauréate en 2015 de l'appel à projets « Ville respirable en 5 ans », la Métropole s'est dotée d'un plan d'actions ambitieux qui se traduit notamment par :

-  **Prime Air Bois** : aides financières aux particuliers (1600 à 2000 €) pour le renouvellement des appareils de chauffage non performants. 5 000 appareils ciblés.
-  **Mur Mur - Plan massif d'éco-rénovation** : 5 000 logements en copropriété et 4 000 logements sociaux déjà rénovés. Nouvel objectif : 10 000 logements supplémentaires en copropriété et maisons individuelles, 1 000 logements par an en habitat social.
-  **Développement du chauffage urbain** : réseau de chaleur consommant 66% d'énergies renouvelables et de récupération en 2018 (100% en 2050) desservant actuellement l'équivalent de 90 000 logements environ, auquel 50% de bâtiments supplémentaires seront raccordés dans les quinze prochaines années.
-  **Renforcement du réseau de transports en commun** (8 lignes de tram d'ici 2023).
-  **Généralisation du 30 km/h** dans 45 des 49 communes de la Métropole.
-  **Déploiement du réseau cyclable Chronovélo** : 4 axes structurants, sécurisés, de plus de 40 km à court terme.
-  **Diversification de la flotte vélo en location** (7 000 Métrovélos en circulation, objectif 9 000 en 2020) et du stationnement vélo sécurisé (plus de 2 000 places existantes en consigne).
-  **Mise en circulation de bus et de Benches à ordures ménagères au GNV** (objectif 100% de bus écologiquement responsables d'ici 2020).
-  **Développement des parkings relais.**
-  **Soutien au covoiturage et à l'autopartage.**



Crédit : Grenoble Alpes métropole

La parole à... **Christophe FERRARI** Président de Grenoble-Alpes Métropole

« Le territoire métropolitain grenoblois a pris la mesure de l'urgence sanitaire que représente la pollution de l'air et a multiplié les initiatives pour y répondre depuis plusieurs années. Il s'agit d'un combat quotidien en faveur de la qualité de vie des habitants comme de l'attractivité de notre territoire. »

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

Considérant que, sur le territoire métropolitain grenoblois, le transport de marchandises représente 22% de l'ensemble des kilomètres parcourus, 33% des émissions de particules fines et 48% des émissions d'oxydes d'azote, la Métropole a initié la mise en place d'une ZFE pour les véhicules de transport de marchandises.

Une préfiguration de ZFE est effective depuis le 1^{er} janvier 2017 sur le centre-ville élargi de la commune de Grenoble.

Les études réalisées ont démontré la pertinence d'un périmètre le plus large possible. Les acteurs économiques, dans le cadre d'une concertation menée au cours du premier semestre 2017, ont d'ailleurs souligné l'intérêt d'un tel scénario et insisté quant à leur besoin de visibilité s'agissant des évolutions réglementaires envisagées.

En ce sens, une ZFE pour les véhicules de transport de marchandises sera mise en œuvre au printemps 2019 dans le cadre de laquelle seuls les véhicules basses émissions seront autorisés à horizon 2025 sur dix communes avec une mise en œuvre progressive, à savoir l'interdiction des Certificats de qualité de l'air (CQA) 5 en 2019, des CQA4 en 2020, des CQA3 en 2022 et des CQA 2 en 2025.

Grâce à la mise en place de cette ZFE, plus aucun habitant ne sera soumis à un dépassement des seuils réglementaires.

Une réflexion est en cours s'agissant d'un élargissement de cette ZFE à l'intégralité du territoire métropolitain (49 communes) au plus tard en 2020 au regard des dispositions en vigueur, ou de manière anticipée, donc avant 2020, en cas d'évolutions de celles-ci. La mise en place d'une ZFE pour l'ensemble des véhicules est également à l'étude.

Dans le même temps, la Métropole développe différentes mesures d'accompagnement à l'image :

-  d'aides à l'achat de véhicules basses émissions à destination des professionnels (de 1 500 à 13 000€) : un renforcement de ce dispositif est en réflexion ;
-  de la création de Centres de Distribution Urbaine ;
-  du déploiement de stations de recharge gaz et électrique : 161 bornes électriques propriétés de la Métropole.

GRAND LYON



Crédit : Thierry Fournier. Métropole de Lyon

Quels engagements ?

La lutte pour l'amélioration durable de la qualité de l'air sur le territoire est un engagement de longue date de la Métropole de Lyon. Dès 2005, le Grand Lyon publie son 1^{er} agenda 21 ; en 2007, la collectivité adopte les objectifs européens des 3X20 en 2020 ; puis elle délibère son Plan Énergie Climat en 2012 avant de lancer officiellement son Schéma Directeur des Énergies en 2015. Les premiers jalons sont ainsi posés pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Le plan Oxygène, adopté en 2016 propose d'actionner tous les leviers qui permettront d'améliorer de manière complémentaire la qualité de l'air sur le territoire. Sa force et son efficacité reposent bien sur le large éventail d'actions mises en œuvre, dans l'ensemble des domaines émetteurs de polluants de l'air.

Pour cela, le plan Oxygène reprend et renforce les politiques déjà mises en place en matière de transports, de chauffage et d'habitat :

- /// Poursuite de l'effort d'investissement dans l'offre de transports en commun : 1 milliard d'euros pour la période 2015-2020
- /// Investissement dans les rénovations des gares Part-Dieu (80 M €) et Perrache (36 M €)
- /// 230 points de recharge électriques pour véhicules et un objectif de 900 points de recharge en 2020 en partenariat avec EDF-Sodetrel et la CNR, de stations GNV (4) et hydrogène (1)
- /// Incitation au covoiturage et à l'autopartage, notamment électrique : 300 véhicules Bluely + 100 Citiz et 150 Yea en service sur le territoire
- /// Extension du réseau de voies cyclables à 1 000 km d'ici 2020 (820 km en 2018)
- /// Renouvellement du dispositif de vélos en libre-service Vélo'v plus une nouvelle offre de location longue durée de 500 vélos à assistance électrique (1 000 en 2019)
- /// Doublement des zones de circulation apaisée d'ici 2020 (367 aujourd'hui)
- /// Mise en œuvre d'une plateforme dédiée à la rénovation énergétique des logements des parcs privés et publics : 5 931 logements rénovés depuis 2015 avec plus de 15 millions d'euros engagés par la collectivité pour un montant de travaux de près de 92 millions d'euros.

Le plan Oxygène initie en complémentarité six nouvelles mesures phares qui permettent d'élargir le champ d'action de la Métropole de Lyon et d'augmenter l'efficacité des actions déjà mises en oeuvre :

- /// la mise en place d'une « prime air bois » pour inciter les particuliers à remplacer leur appareil de chauffage au bois individuel non performant : 25% des émissions de particules sont en effet émises par ce type de chauffage. L'objectif est de remplacer 3 200 chauffages non performants d'ici à 2021 ;
- /// la mise en place d'une démarche d'innovation collaborative pour activer l'écosystème numérique à produire des outils d'information, de sensibilisation et d'aide à la décision autour de la qualité de l'air : en faveur de la qualité de l'air : le [R]Challenge. 5 lauréats ont été retenus qui expérimenteront dès cet automne leurs nouveaux projets sur le territoire ;
- /// la mise en place d'une « prime vélo » d'un montant de 100 € pour inciter les particuliers à acquérir des vélos à assistance électrique en complément de la prime de l'État. Budget de 250 000 € pour 2 500 foyers ;
- /// le déclassement de l'ancienne autoroute A6/A7 sur l'intégralité du territoire métropolitain afin d'éloigner le trafic du cœur de l'agglomération et d'expérimenter sur la voirie nouvelle qui en résultera un nouveau partage apaisé de la voirie au profit de tous les modes de déplacement avec, notamment, des voies réservées au co-voiturage et aux transports en commun ;
- /// le passage de la limite de vitesse sur la totalité du boulevard périphérique de 90 km/h à 70 km/h ;
- /// la mise en œuvre d'une Zone à Faibles Émissions pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers, qui s'articulera avec des mesures d'accompagnement des professionnels et l'octroi d'une aide financière pour inciter les entreprises à acquérir un véhicule propre.



Crédit : Thierry Fournier, Métropole de Lyon

La parole à... **David KIMELFELD** Président de la Métropole de Lyon

« Très tôt la Métropole de Lyon a pris conscience de l'ampleur des enjeux environnementaux et climatiques. Grâce à notre Plan Energie Climat, nous sommes en bonne voie pour atteindre notre objectif de -20 % d'émissions de GES en 2020 : -16% d'émissions de gaz à effet de serre en 15 ans alors que la population a augmenté de 13 % entre 2000 et 2015, et + 10 % du Pib à l'échelle régionale. En juin 2016, nous avons lancé le Plan Oxygène pour répondre aux enjeux de la santé et de la qualité de l'air, autres enjeux qui nous concernent tous. C'est dans ce cadre que, dès 2019, nous mettrons en œuvre la ZFE. Associé à d'autres mesures comme l'éco-rénovation des bâtiments ou la limitation à 70 km/h de la vitesse sur le périphérique, l'objectif est de diminuer par deux le nombre de personnes exposées à des niveaux de pollution supérieurs aux seuils européens. C'est la santé de tous les Lyonnais qui est en jeu. »

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

La ZFE concernera les poids lourds et les véhicules utilitaires légers. Sur le territoire de la Métropole de Lyon, les émissions de dioxyde d'azote proviennent principalement du trafic routier (60% de l'ensemble des émissions) et parmi ces 60%, les moteurs diesel sont responsables à 90% du phénomène. Les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds les plus anciens sont responsables de 51% des émissions routières de NO₂ pour seulement 25% des kilomètres parcourus sur le territoire métropolitain.

La ZFE sera mise en œuvre sur un périmètre compris à l'intérieur du périphérique sur une zone incluant les communes de Lyon, Villeurbanne, Caluire-et-Cuire, Bron et Vénissieux. Cette ZFE sera effective 24h/24h et 7j/7j.

Elle sera mise en place progressivement :

-  1er janvier 2019 : année pédagogique pour faciliter l'appropriation par les acteurs concernés du nouveau périmètre de ZFE et des interdictions de circulation et de stationnement.
-  1er janvier 2020 : interdiction des VUL et PL non classés et des VUL et PL disposant d'une vignette Crit'Air 5 et Crit'Air.
-  1er janvier 2021 : interdiction des VUL et PL non classés et des VUL et PL disposant d'une vignette Crit'Air 5, Crit'Air 4 et Crit'Air 3.

À partir de février 2019, des panneaux pédagogiques seront installés autour du périmètre pour prévenir les propriétaires de VUL et PL de la future mise en place de la Zone de Faibles Émissions. Ce temps d'adaptation permettra aux entreprises et aux collectivités de renouveler leur flotte de véhicule en cas de non-conformité avec les restrictions de circulation de la ZFE. Par la suite, des panneaux réglementaires seront posés au 1er janvier 2020, instaurant de facto des sanctions policières en cas de non-conformité.

MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE



© Ville de Montpellier/Montpellier3m

Quels engagements ?

« Montpellier : une intégration systémique de la qualité de l'air. Eviter, réduire, déployer » :

Montpellier Méditerranée Métropole a élaboré une feuille de route opérationnelle et multi-partenaire : « la feuille de route air ». Cette feuille de route identifie une vingtaine d'actions représentant un investissement de plus de 661 millions d'euros, que les parties prenantes s'engagent à mettre en œuvre à l'horizon 2022.

Montpellier bénéficie de l'une des plus grandes zones piétonnes de France et d'Europe, traversée par 4 lignes de tramway, bientôt 5, et élargie depuis 2014 grâce à l'extension du réseau de transport en commun. Elle représente 106 hectares, soit l'équivalent de 150 terrains de football.

La Métropole a beaucoup investi afin d'assurer aux citoyens des conditions favorables pour passer à des mobilités propres : déploiement de 128 points de recharges pour véhicules électriques, développement de l'autopartage électrique avec Modul'Auto (stations fixes) et Totem.Mobi (free floating), aménagement de pistes cyclables, de parkings vélos et de zones 30.

La flotte de véhicules publics est renouvelée par des véhicules propres, en particulier électriques, avec une clause spéciale intégrée dans les marchés publics. D'autre part, depuis 2014, 32 bus au GNV conformes à la norme EURO 6 ont été acquis par la Métropole, soit près du tiers de la flotte : on atteint une réduction des émissions de NOx de 80 % par rapport à la norme Euro V et une réduction des émissions de particules de 66 % en masse par rapport à Euro V.

La Métropole se distingue également par une politique innovante en matière de logistique dernier kilomètre, qui s'appuie sur un schéma directeur en cours d'élaboration :

- /// Incitation au report modal (transport en commun, modes doux, fret...) en partenariat avec l'ADEME, l'ETAT, SNCF Réseau, VNF et les entreprises du territoire ;
- /// Mise en place de plateformes de logistique urbaine pour que les livraisons en centre-ville se fassent par des véhicules propres et silencieux grâce aux Espaces Logistiques Urbains (ELU) et au Marché d'Intérêt National (MIN) Mercadis ;
- /// Convention avec des acteurs privés (LaPoste, Système U, SEV, petits commerçants). Résultat avec LaPoste, cela a permis de réduire de 60% les émissions de CO2 par des livraisons des facteurs en tramway, vélo ou triporteur électrique ;

Enfin, Montpellier a été l'une des premières métropoles à signer la Charte « Objectif CO2 - les transporteurs s'engagent », en 2016, et a été lauréate des Trophées Objectif CO2, en 2017.



© Ville de Montpellier/Montpellier3

La parole à... Philippe SAUREL

Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole

« Comme annoncé en juillet dernier, nous allons déployer une Zone à Faibles Émissions à Montpellier. Les actions déjà engagées nous seront utiles pour la mettre en place. La réussite de cette ZFE dépend essentiellement de notre capacité à collectivement prendre en charge de nouvelles mesures dont le but ultime est d'améliorer la qualité de l'air, dans un impératif de santé publique. »

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

A Montpellier, 80 % des émissions de NO₂ et 50% des émissions de particules proviennent du trafic routier. Les centaines de milliers de véhicules qui circulent quotidiennement sur les autoroutes sont parmi les principaux responsables de la pollution de l'air sur le territoire de la Métropole (40 % des tonnages de marchandises au droit de Montpellier sont issus de véhicules en transit). Le report des camions vers le train est donc une priorité, grâce aux lignes à grande vitesse mixtes fret et voyageur.

Les études en cours d'engagement permettront de préciser les possibilités suivantes :

N°1 : Une ZFE sur le périmètre de l'aire piétonne pour les véhicules de livraison

Dans un premier temps, une ZFE réservée aux véhicules de livraison, avec 44 000 mouvements de livraison quotidiens. Cette action constitue la pierre angulaire du schéma directeur de la logistique (en l'absence de restriction d'accès aux véhicules les plus polluants, des schémas logistiques vertueux ne peuvent se mettre en place). Cette ZFE s'inscrit dans une organisation logistique s'appuyant sur le Marché d'Intérêt National de Montpellier, sur le centre de distribution URBY (LA POSTE, la CDC) et le développement d'espaces logistiques urbains (ELU) qui permettent d'optimiser les livraisons de marchandises au sein de la métropole.

N°2 : une ZFE sur le périmètre de l'aire piétonne pour tous les véhicules

Une zone à faibles émissions pour les véhicules de livraison et les véhicules particuliers.

La population concernée représente 12 500 habitants.

N°3 : une ZFE sur un périmètre élargi aux faubourgs et jusqu'à l'autoroute

Les restrictions d'accès seraient modulés par niveaux CRIT'AIR avec une progressivité dans le temps.

L'ensemble des scénarii pourront être testés à l'aide du modèle multimodal de déplacements en partenariat avec l'observatoire ATMO Occitanie afin d'évaluer l'impact sur le trafic et sur la qualité de l'air.

Les scénarii ZFE devront être accompagnés d'une politique volontariste de la métropole, soutenue par l'Etat, en faveur de report modal vers les transports en commun, le covoiturage couplé aux modes doux, mais également de l'Etat favorisant le report modal vers le ferroviaire.

MÉTROPOLE NICE COTE D'AZUR



© Nice

Quels engagements ?

Renforcement de l'offre de transports en commun

- /// A elle seule, la ligne 2 du tramway (livrée fin 2019) permettra de **supprimer l'entrée de 20 000 voitures par jour** sur la Promenade des Anglais et d'éviter la circulation quotidienne de 800 bus.
- /// 4 nouveaux parcs relais pour plus de 1 250 voitures ont été créés et on estime que cette ligne transportera, à sa mise en service, 105 000 voyageurs par jour et 140 000 d'ici quelques mois.
- /// Trame « verte et bleue » : 2 400 arbres qui ont été plantés le long du tracé. 77 000 mètres carrés de plateforme engazonnée ont vu le jour.

>>> Redéfinition progressive du plan de déplacements pour apaiser la circulation et réduire les nuisances.

- /// 95% de la clientèle actuelle du réseau sera desservie dans un rayon de 500 m par une station du réseau structurant (tram ou bus à effet tram).
- /// **Moins de bus sur la Promenade des Anglais et plus aucun bus thermique.**
 - En moyenne, aujourd'hui 125 bus thermiques circulent chaque heure sur la Promenade, plus de 1000 passages de bus thermique par jour.
 - Futur réseau : 120 passages par jour effectués par 15 bus électriques.

Enfin, la ligne 3 du tramway est également sur les rails (livraison début 2020).

Restrictions sur les voitures polluantes

- /// **Exemplarité** : Pour les flottes de la Métropole, de la Ville de Nice et du Centre communal d'action sociale (CCAS), 250 voitures électriques ont remplacés les véhicules thermiques.
- /// Un système d'auto-partage permet également à chaque fonctionnaire de réserver depuis un smartphone un véhicule électrique stationné dans l'un des 5 sites dédiés. En 2017, l'application a été utilisée plus de 8 000 fois.

Grâce à ces mesures, la consommation de carburant a baissé de 5%. Les émissions de CO2 ont chuté de 20% en moyenne.

La Métropole a été la 1ère collectivité en France à proposer un service de voitures électriques en libre-service à l'échelle de son territoire. Il s'agit du dispositif « Auto Bleue », lancé en avril 2011. Un service de location de voitures électriques qui compte près de 11 000 adhérents, 68 stations et 140 véhicules sur 9 communes de la Métropole Nice Côte d'Azur. **En juillet 2017, les voitures électriques « Izzie » ont été lancées.**

Vélo & incitations au changement des comportements

>>> D'ici quelques jours (mi-octobre), Christian Estrosi annoncera un plan d'actions concrètes pour accélérer le développement de la mobilité cyclable sur le territoire pour les 2 prochaines années, avec :

-  le devenir des couloirs bus en sites propres,
-  la requalification globale de ces axes après l'arrivée du tramway,
-  la liaison sud-nord vers la gare SNCF,
-  de nouveaux espaces de stationnement pour vélos.

Aujourd'hui, le réseau cyclable est de 75,5 kilomètres sur Nice (160,5 kilomètres en tout). En 2017, Nice comptait 3 227 places vélos et 5 634 places motos. Une augmentation de 3% en 2 ans.

>>> Le stationnement en voirie est gratuit dans la Ville de Nice pour les véhicules non polluants dans la limite de 2 heures de stationnement consécutives.

Nota. L'ensemble des actions mises en œuvre par la Métropole Nice Côte d'Azur sont regroupées sous le Plan d'Action Métropolitain pour l'Amélioration de la Qualité de l'Air (PAMAQA).



La parole à... **Christian ESTROSI**
Président de la Métropole Nice Côte d'Azur,
Président délégué de la Région SUD – Provence Alpes-Côte d'Azur

« Depuis sa création, la Métropole Nice Côte d'Azur s'est pleinement engagée pour améliorer la qualité de l'air au travers de deux grands leviers d'actions : davantage de solutions structurantes en faveur de la mobilité durable, et des mesures incitatives et non coercitives permettant de préserver le pouvoir d'achat des ménages.

En plus d'avoir une politique tarifaire extrêmement attractive pour nos transports en commun, je rappelle que nous avons, parmi tant d'autres mesures, piétonnisé l'avenue Jean Médecin, le quai des Etats-Unis, mis en place un système d'auto-partage et de vélo-partage.

Dans le cadre de notre plan climat, nous prendrons en novembre de nouvelles mesures en faveur de la mobilité en développant les bornes de recharge électriques et les pistes cyclables.

Pour replacer la situation de Nice dans son contexte actuel, il convient de rappeler qu'à elle seule, la ligne 2 du tramway supprimera l'entrée de 20 000 voitures par jour sur la Promenade des Anglais et la circulation quotidienne de 1000 bus. 4 nouveaux parcs relais pour plus de 1 250 voitures ont été créés et on estime que cette ligne transportera, à sa mise en service, 105 000 voyageurs par jour.

En 2019, sur la promenade des anglais, nous n'aurons plus que des bus électriques. Enfin, les travaux de la ligne 3 du tramway ont déjà commencé : Elle doit relier les points névralgiques de la ville de Nice : de l'aéroport à Saint-Isidore en passant par la Plaine du Var à l'horizon 2020. »

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

Depuis sa création, **la Métropole Nice Côte d'Azur s'est pleinement engagée en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air au travers de deux grands leviers d'actions** : la mise en œuvre de projets structurants d'aménagement du territoire en faveur de la mobilité durable, et des mesures incitatives et non coercitives permettant de préserver le pouvoir d'achat des ménages. La réflexion autour de la mise en place d'une zone de circulation apaisée est dans la droite ligne des dispositifs que nous avons déjà engagés, et nous y sommes donc favorables dans la mesure où cette démarche nous permet d'inciter sans pénaliser.

La livraison des lignes 2 et 3 de tramway dont les travaux se poursuivent jusqu'en janvier 2020, vont révolutionner les déplacements sur notre territoire, en diminuant le trafic automobile sur les axes principaux de circulation, notamment est-ouest.

Nous proposons aujourd'hui d'anticiper la livraison de ces projets en lançant une expérimentation à l'échelle de la Promenade des Anglais, axe structurant et emblématique de la ville de Nice, en cohérence avec les mesures déjà mises en œuvre : travaux de sécurisation, demande de déclasser les routes à grande circulation auprès de l'Etat, candidature au patrimoine mondial de l'UNESCO, suppression de tous les bus thermiques en 2019.

Cette expérimentation concernera le trafic des poids-lourds qui transitent quotidiennement par cet axe sans y effectuer d'opération de livraison, l'utilisant comme un itinéraire préférentiel en lieu et place de l'autoroute A8, et impactant ainsi la qualité de vie du centre-ville niçois. Afin d'en contrôler efficacement les accès et ainsi obtenir des résultats concrets, nous demandons au Gouvernement la possibilité de mettre en œuvre un dispositif de contrôle automatisé des infractions, par la technologie LAPI.

Dans le même temps, **nous nous engageons avec l'ensemble des communes littorales de la Métropole à lancer une étude pour une Zone à Faibles Émissions sur un périmètre élargi.**

PARIS



Crédit : Bernard Pedretti - Ville de Paris

Quels engagements ?

Améliorer la qualité de l'air pour une meilleure santé :

- /// Mise en place de la première zone à circulation restreinte, et mise en place de la circulation différenciée en cas de pic de pollution ;
- /// Poursuite du travail avec la Métropole du Grand Paris pour étendre la zone à circulation restreinte (ZCR) au niveau métropolitain dès 2019 ;
- /// Objectif zéro diesel en 2024 et zéro véhicule essence en 2030 à Paris ;
- /// Accompagner le renouvellement des équipements de chauffage au bois polluant par la création d'un fonds air-bois métropolitain à destination des particuliers d'ici 2020 ;
- /// Objectif zéro chauffage au fioul en 2030 ;
- /// Dispositif d'aides à la mobilité incitant au renouvellement de son véhicule vers un véhicule moins polluant, ou au renoncement de son véhicule polluant pour un mode collectif ou actif.

Encourager une mobilité propre, partagée et apaisée :

- /// Poursuite de la mise en œuvre du Plan Vélo 2015-2020 avec objectif 1000 km d'aménagements cyclables en 2020 ;
- /// Disposer de transports en commun décarbonés d'ici 2025 (renouvellement de la flotte de bus) ;
- /// Poursuite du projet de prolongement du tramway T3 : mise en service du tronçon porte de la Chapelle-porte d'Asnières le 24 novembre 2018, lancement de l'enquête publique pour le prolongement vers porte Dauphine ;
- /// Poursuite de la mise à 30 km/h du territoire parisien ;
- /// Création de nouvelles zones « Paris Respirer » de piétonisations temporaires de rues ou quartiers : grande zone « Paris Respirer Centre » un dimanche par mois dans les quatre arrondissements centraux ;
- /// Aménagement des places parisiennes permettant un rééquilibrage de l'espace public au profit des piétons et cyclistes ;

- /// Imaginer et préparer la transformation du boulevard périphérique et des autoroutes métropolitaines avec la Région et la Métropole du Grand Paris ;
- /// Poursuite du développement d'un réseau de bornes de recharge électrique (Belib', réhabilitation des anciennes bornes Autolib' en cours, équipement des parcs de stationnement souterrains...) ;
- /// Mise en place d'une station hydrogène, permettant le développement de la première flotte de taxis fonctionnant à l'hydrogène, Hype ;
- /// Développement du service d'autopartage en boucle SVP avec des places réservées en voirie.

Accompagner l'innovation, mieux comprendre la pollution, et diffuser les bonnes pratiques :

- /// Appel à projet avec Paris & co pour expérimenter de nouvelles solutions de lutte contre la pollution de l'air, pour une meilleure connaissance des émissions, démocratiser les outils de mesure, tester des systèmes de dépollution ;
- /// Accompagnement de l'Airlab, lancé par Airparif, espace d'innovation ouvert facilitant les rencontres et les collaborations entre des acteurs d'horizons variés afin d'accompagner l'émergence de nouvelles solutions ;
- /// Connaissance des émissions en conditions réelles de trafic urbain, dans le cadre du projet international TRUE INITIATIVE, en partenariat avec ICCT, C40, Bloomberg Philanthropie et FIA Foundation (<https://www.trueinitiative.org/>) ;
- /// Tester in situ de nouvelles solutions, comme les capteurs NO2 Pollutrack équipant 300 véhicules Enedis, en partenariat avec Airparif, la Fondation du souffle, et la Ville de Paris, ou le système TAMIC pour capter les particules émises au freinage.



Crédit : Ville de Paris

La parole à... **Christophe NAJDOVSKI**

Maire-Adjoint de Paris chargé des transports, des déplacements, de la voirie et de l'espace public

« L'urgence sanitaire nous impose d'agir maintenant pour réduire la pollution. Paris a mis en place la première Zone à Faibles Émissions dès 2015, les effets positifs se font sentir bien au-delà de ses frontières. Mais en zone dense de l'agglomération parisienne, l'action se doit maintenant d'être collective pour en démultiplier l'efficacité. Nous soutiendrons et accompagnerons toutes les démarches dans ce sens. »

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

Depuis le 15 janvier 2017, Paris a mis en place la première Zone à Circulation Restreinte (ZCR) de France.

La capitale a ainsi anticipé dès 2015 la mise en place de ce dispositif de l'État qui vise à limiter l'accès de Paris intramuros aux véhicules polluants par l'utilisation des vignettes Crit'Air qui indiquent le niveau de pollution des véhicules. En juillet 2017, les véhicules crit'air 5 ont été concernés par une nouvelle étape d'interdiction de circulation.

Les classes de véhicules autorisés à circuler vont évoluer en plusieurs étapes (interdiction des crit'air 4 en juillet 2019, interdiction des crit'air 3 en 2022), afin que la mise en œuvre se réalise de manière progressive jusqu'à l'atteinte du zéro diesel à Paris en 2024 (interdiction des crit'air 2).

Dans une logique de partenariat territorial au-delà des frontières de Paris, la Ville de Paris plaide auprès de la Métropole du Grand Paris pour étendre la ZCR au niveau métropolitain en conformité avec la démarche Villes Respirables.

Afin d'assurer l'effectivité de cette Zone à Circulation Restreinte, la Ville de Paris est favorable à la mise en place d'un dispositif de contrôle sanctions automatisé, et se porte volontaire pour l'expérimenter au plus vite en partenariat avec la Préfecture de Police.

Parallèlement, la Ville renforcera encore le dispositif de ZCR sur son territoire d'ici 2030 dans l'objectif d'atteindre zéro véhicule essence à Paris en 2030.

La Ville a mis en place dès 2015 un large panel d'aides pour accompagner les Parisiens et les professionnels de Paris et petite couronne vers des mobilités plus propres. Les Parisiens renonçant à leur voiture individuelle se voient attribuer des aides pour acheter un pass transport en commun, des aides à l'acquisition de vélos ou vélos cargo, pour utiliser les différentes offres de mobilité partagée.

Les professionnels peuvent bénéficier d'une aide allant jusqu'à 9000 euros pour acheter un véhicule propre, et même 15000 € si ce véhicule est également silencieux. Autre avantage, le stationnement est gratuit dans Paris pour les véhicules propres. Enfin, l'aide à l'achat de VAE ou 2RM électrique, jusqu'à 400€, rencontre un succès continu et grandissant depuis 2008.

MÉTROPOLE DU GRAND PARIS



Quels engagements ?

Dans le cadre de son Plan Climat Air Energie Métropolitain, la Métropole du Grand Paris a fixé l'objectif ambitieux d'atteindre le respect des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé en termes de qualité de l'air à l'horizon 2030. **Ce Plan définit des orientations fortes (réduction des émissions liées au chauffage résidentiel, au transport routier, à l'agriculture, aux chantiers...) et confère à la Métropole un rôle d'information, de mobilisation et de soutien auprès des 7,5 millions de Métropolitains et de tous les acteurs concernés.**

Depuis 2016, à travers son dispositif « Métropole Roule Propre ! », la Métropole accompagne d'une subvention de 5 000 euros, complémentaire à celle de l'Etat, les habitants souhaitant remplacer leur véhicule polluant par un véhicule propre ou de 500€ pour un vélo à assistance électrique.

Dans le cadre du Fonds d'Investissement Métropolitain, elle a déjà accordé près de 6M€ au financement d'une vingtaine de projets territoriaux de connexions de pistes cyclables et de circulations douces et 3,5M€ pour le renouvellement des flottes de véhicules municipaux.

Lauréate d'un appel à projets de l'ADEME, la Métropole préfigure un fonds air-bois qui permettra aux particuliers de bénéficier d'une aide pour remplacer leur chauffage au bois par d'autres modes de chauffage moins émissifs en particules.

Partenaire d'Airparif à hauteur de 150 000€ par an, elle contribue au dispositif de surveillance de la qualité de l'air et bénéficie d'un accompagnement technique et scientifique pour mettre en place ses nombreuses actions dont le financement de capteurs de mesure de la qualité de l'air ou le soutien au projet Airlab (plateforme d'échange et d'expérimentation de solutions à la diminution de la pollution de l'air).

Enfin, la Métropole a co-fondé l'Observatoire mondial des villes pour la qualité de l'Air, GUAPO, qui vise à favoriser l'échange et la diffusion des meilleures pratiques, constituer un lieu de veille sur les innovations techniques et réglementaires, suivre et comparer les progrès obtenus en matière de réduction de la pollution urbaine et de ses impacts sanitaires, environnementaux et économiques.



Credit : Grand Paris

La parole à... **Patrick OLLIER** Président de la Métropole du Grand Paris

« Depuis 30 mois, la Métropole relève le défi de l'amélioration de la qualité de l'air à travers un schéma directeur, des partenariats, des financements ainsi que des actions ambitieuses et concrètes »..

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

Une des mesures phares du Plan Climat Air Energie métropolitain est la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) à l'échelle de l'intra A86, au cœur de la zone dense continue.

Lauréate en 2015 de l'appel à projet « Villes Respirables en 5 ans », la Métropole, ses élus et ses partenaires sont résolument volontaires à ce que cette zone, qui concerne près de 80 communes, soit interdite aux véhicules polluants, selon la classification Crit'Air, à l'horizon 2024, avec une mise en œuvre progressive dès juillet 2019. En effet, la Métropole du Grand Paris, intercommunalité réunissant les maires détenteurs du pouvoir de police, est à même de mettre en place une ZFE dans le cadre de la continuité territoriale entre ses communes.

La mise en place de la ZFE a été identifiée dans le Plan de Protection de l'Atmosphère d'Ile-de-France comme la mesure dont les effets sont les plus rapides sur l'amélioration de la qualité de l'air, et donc sur la santé des habitants. Selon AIRPARIF – l'association de surveillance de la qualité de l'air, la mise en place d'une telle mesure à une échelle métropolitaine devrait permettre de diviser par dix le nombre d'habitants exposés à des dépassements de la valeur limite recommandée en matière de dioxyde d'azote sur le territoire.

Le projet est mené en partenariat avec les services de l'Etat, la région Ile-de-France, les départements de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, la Ville de Paris, les établissements publics territoriaux Grand Paris Seine Ouest, Plaine Commune, Est Ensemble et Grand-Orly Seine Bièvre, ainsi que de nombreux partenaires (AIRPARIF, APUR, IAU, ORS, ADEME, Bruitparif, Ile-de-France Mobilités et l'AMIF).

Par ailleurs, la Métropole du Grand Paris propose d'aller plus loin en créant un guichet unique qui permettra de coordonner toutes les aides de l'Etat et des collectivités pour l'achat de véhicules propres, qui doivent nécessairement accompagner la mise en place d'une telle Zone à Faibles Émissions.

GRAND REIMS



Crédit : Cyrille Beudot

Quels engagements ?

La ville de Reims et la Communauté urbaine du Grand Reims poursuivent leur politique volontariste en matière de préservation de la qualité de l'air. Elles se sont engagées, d'une part, dans la déclinaison d'une politique globale de mobilité durable permettant **une pluralité de modes de déplacements plus accessibles, plus fluides, plus soutenables et plus propres** :

- /// par la modernisation des transports publics avec des voies prioritaires pour les bus ;
- /// par la préparation d'une mutation de la flotte des transports collectifs articulant la diversité des énergies moins émissives (tramway et bus électriques, gaz) et autres technologies d'avenir ;
- /// par le déploiement de bornes électriques à l'échelle de l'agglomération rémoise ;
- /// par l'aménagement de voies douces en faveur des cyclistes, des parcs sécurisés 2 roues.

Elles investissent en matière d'aménagement urbain pour apaiser le centre-ville de Reims au bénéfice des modes actifs avec l'instauration de zones 30, le réaménagement de voies et la reconquête d'espaces publics en faveur des piétons par la création de parcours de places en places (Cathédrale, Hôtel de ville, Saint-Rémi, etc).

D'autre part, elles favorisent une transition énergétique moins émissive par une planification de schémas d'orientations stratégiques, par **le soutien à la rénovation énergétique** au travers de différents programmes à destination de l'habitat social avec l'Agence nationale pour la rénovation urbaine, du parc privé ancien avec l'Opération programmée de l'amélioration de l'habitat, et de tous les publics, particuliers et professionnels avec l'animation d'une plateforme de la rénovation énergétique.

Elles développent **une politique d'information et de sensibilisation** des habitants, notamment de la jeunesse, pour l'amélioration de la qualité de l'air, avec le soutien de l'association ATMO GRAND EST.



©Grand Reims-Michel Jolyot

La parole à...

Guillaume Michaux

Vice-président du Grand Reims, en charge du développement durable et des réseaux de chaleur

Laure MILLER

Conseillère communautaire du Grand Reims et adjointe au maire de Reims déléguée aux espaces verts, aux espaces publics et à l'écologie urbaine

« Soucieuses d'améliorer la qualité de vie de leurs administrés, la ville de Reims et le Grand Reims sont à la reconquête de la qualité de l'air. Elles agissent sur tous les domaines : mobilité, transport, aménagement, habitat, mais aussi à la communication, car la qualité de l'air est l'affaire de tous ».



©Grand Reims-Michel Jolyot

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

La Communauté Urbaine du Grand Reims et la Ville de Reims recherchent l'apaisement et la réduction des émissions de polluants de l'hyper-centre par la préfiguration d'une Zone à Faibles Émissions. Elle repose sur le principe d'**une circulation optimisée, qui permettrait le maintien de l'attractivité économique du centre-ville de Reims**. En effet, la suppression des flux de transit en hypercentre ainsi que la réduction des nuisances portées par le transport de marchandises ont clairement été identifiés comme des objectifs à atteindre.

La problématique du transport de marchandises sur la communauté urbaine du Grand Reims constitue un enjeu majeur qui nécessite une concertation active et requière donc la mise en place d'un plan d'actions spécifique. Pour ce faire, la réalisation d'une étude globale d'analyse des flux de marchandises intégrant l'ensemble des acteurs de ce secteur est nécessaire et devra intégrer la démarche de préfiguration d'une zone à circulation restreinte à horizon fin 2020.

La diminution locale des émissions de polluants se ferait par le contrôle des flux et de la motorisation de véhicules de marchandises dans la centralité urbaine, et la limitation de l'impact des livraisons sur le dernier kilomètre.

MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE



Crédit : Métropole Rouen Normandie

Quels engagements ?

La Métropole Rouen Normandie s'engage à contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air sur son territoire et à **réduire les émissions des deux principaux polluants identifiés dans le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Seine Maritime et de l'Eure** : le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}).

La Métropole a ainsi pour ambition de dépasser les objectifs nationaux et vise les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) en termes de concentration de polluants atmosphériques à l'horizon 2030. Cette ambition se traduit également à court terme avec la suppression de l'exposition des populations aux dépassements des seuils réglementaires (valeurs limites) à l'horizon 2024.

Cet objectif est très ambitieux pour le territoire qui observe actuellement des dépassements des objectifs de qualité issus de la réglementation française. En effet, le secteur des transports, l'industrie et la combustion du bois représentent les enjeux majeurs pour la qualité de l'air du territoire : étant à l'origine de 52 % des émissions de NO₂, les transports constituent un levier d'action essentiel dans la lutte contre la pollution de l'air et des pics de pollution. Par ailleurs, la mauvaise combustion liée au chauffage au bois domestique impacte fortement la qualité de l'air en hiver : cette mauvaise combustion (liée à l'utilisation de foyers ouverts ou peu performants) est responsable de 37 % des émissions de PM_{2,5}.



Crédit : Métropole Rouen Normandie

La parole à... **Frédéric SANCHEZ** Président de la Métropole Rouen Normandie

« La qualité de l'air est un enjeu essentiel de notre stratégie globale de développement urbain durable qui répondra aux attentes des concitoyens et aux défis économiques, sociaux et environnementaux présents et futurs. La Métropole Rouen Normandie prépare l'avenir pour un territoire de liberté, de progrès et de bien-vivre pour tous ».

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

Lauréate en 2015 de l'appel à projet « Villes Respirables en 5 ans », la Métropole Rouen Normandie porte un ambitieux programme d'actions autour des enjeux de la mobilité durable, considérant le poids représenté par les transports dans le recensement des secteurs d'activités émetteurs de particules et d'oxydes d'azote.

Ce programme intègre une étude d'opportunité relative à la mise en oeuvre d'une « Zone à Circulation Restreinte » (ZCR) dans le coeur métropolitain, où les enjeux sanitaires liés à la qualité de l'air sont les plus prégnants compte tenu des densités de populations présentes.

Engagée en décembre 2016, cette étude d'envergure s'achèvera en novembre prochain, avec les résultats d'une modélisation des évolutions de la qualité de l'air occasionnées par la mise en oeuvre d'une ZCR. Aboutissement d'un travail partenarial associant la Métropole, le bureau d'étude Explain, les services de l'Etat, le CEREMA, pour la modélisation des trafics et ATMO Normandie, pour la modélisation de la qualité de l'air, cette étude aura permis de tester jusqu'à 5 périmètres de ZCR, modulant différents niveaux d'accès selon les catégories de vignettes Crit'Air.

L'étude s'accompagne d'une enquête réalisée par le cabinet 6T auprès de 1 500 résidents métropolitains. Celle-ci aura permis d'évaluer les comportements projetés par les automobilistes face à des dispositifs de modulation d'accès routiers.

Forte de l'ambition de promouvoir dès aujourd'hui l'émergence d'une mobilité durable, la Métropole s'inscrit dans le contexte d'évolution des ZCR vers des dispositifs de « Zone à Faibles Emissions » (ZFE).

Fin 2018, la Métropole sera en mesure de retenir un scénario préférentiel pour la mise en oeuvre d'une ZFE. Elle engagera immédiatement une seconde phase d'étude, et de concertation publique, visant à établir la faisabilité technique de ce scénario, avec l'objectif d'une mise en oeuvre opérationnelle d'un premier périmètre de ZFE avant le 31 décembre 2020.

SAINT-ETIENNE MÉTROPOLE



Crédit : Vincent Rubin

Quels engagements ?

Actions sur les transports :

- /// 3^{ème} ligne de tramway : construction d'une nouvelle ligne structurante de tramway sur le secteur Nord Est de la ville de Saint-Etienne sur une longueur de 4,3 km, accompagnée de la création d'un réseau structurant de pistes cyclables et de cheminements piétons.
Mise en service fin 2019 - 9 tonnes/an d'émissions de NOx sont évitées ;
- /// Vers le 100 % électrique pour les trolleys et bus – arrêt total d'achat diesel.
Décembre 2018 : achats de 22 trolleys IMC (équipés de batteries auxiliaires) avec une livraison étalée sur 5 ans (2019 à 2022) - Réduction de 600 kg d'émissions de NOx / an ;
- /// Ouverture d'une station GNV à Saint Etienne (2017) - 11 transporteurs ont investi dans 15 véhicules GNV ;
- /// Déploiement entre 2018 et 2019 d'un réseau de 110 stations de recharge pour véhicules électriques afin d'inciter à une conversion plus forte et rapide ;
- /// Mise en œuvre sur 2018-2019 de 2 aires de covoiturage supplémentaires ;
- /// Information et sensibilisation des collectivités, entreprises, particuliers sur la maîtrise de la consommation d'énergie dans les transports (2 chargées de mission – ALEC 42).

Actions sur la rénovation énergétique :

- /// Plateforme de la rénovation énergétique : thermographie aérienne du territoire, accompagnement des habitants pour des projets globaux de rénovation énergétique, formation et labellisation des artisans, constitution de groupements d'entreprises, formation des conseillers bancaires et des notaires pour orienter les ménages vers la rénovation énergétique ;
- /// Accompagnement et financement des audits énergétiques pour le logement collectif : accompagnement des syndicats de copropriété et des bailleurs sociaux, thermographies de façade et par drone, financement d'audits énergétiques, etc ;

- /// Développement des ENR thermique de substitution : installation de 53 nouvelles installations d'énergies renouvelables thermiques en trois ans, cadastre solaire, mise à disposition de tous les acteurs des informations de potentiel solaire de toiture ;
- /// Schéma directeur des réseaux de chaleur urbain et des réseaux de gaz : développement des chaufferies collectives et des réseaux d'énergie renouvelables à grande échelle en substitution de chauffage au fuel ou bois non performant ;
- /// Fonds de concours transition énergétique et écologique : financement des projets des communes en faveur de la rénovation énergétique des bâtiments et du recours aux énergies renouvelables ;
- /// Fonds d'aides aux éco investissements pour les entreprises et les commerces, accompagnement des entreprises (programme Energie Durable dans les Entreprises de la Loire) ;
- /// Sensibilisation des habitants et des acteurs



Crédit : Ville de Saint-Etienne

La parole à... **Gaël PERDRIAU**

Maire de Saint-Etienne, Président de Saint-Etienne Métropole

« Territoire d'innovations industrielles et de Design engagé dans une ambitieuse démarche de transition énergétique et écologique, Saint-Etienne Métropole a à cœur d'améliorer sans cesse le cadre de vie de ses habitants. La qualité de l'air en est un élément majeur et c'est en ce sens qu'œuvre notre collectivité avec des mesures phares, comme la construction d'une nouvelle ligne de tramway ou la fin de l'achat de bus diesel avec l'achat de trolleybus électriques dernière génération ».

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

Une première approche théorique croisée avec l'arrêté applicable en cas de pic de pollution et la zone de circulation restreinte déjà en place, a permis de définir un périmètre cohérent. Celui-ci engloberait l'intégralité du territoire compris à l'intérieur du triangle autoroutier stéphanois, ce qui représente 34 Km².

Il s'agit maintenant d'échanger avec l'ensemble des partenaires sur les différents scénarios possibles pour le déploiement progressif des restrictions. Il faudra ensuite communiquer pour bien expliquer les enjeux et la mise en œuvre de cette action.

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



Crédit : Ville et Eurométropole de Strasbourg

Quels engagements ?

A la croisée de plusieurs corridors européens et au cœur de la vallée rhénane, les contraintes géographiques de l'Eurométropole de Strasbourg ont accéléré la prise de conscience de l'urgence d'agir pour la santé, pour l'équité sociale et pour l'attractivité du territoire.

Bien que près de la moitié de la pollution vienne de pollutions extérieures régionales, **la collectivité adopte une stratégie volontariste de mobilités douces pour un report modal massif (objectif 2030 : 37% marche ; 16% vélo, 17% transports en commun)**, de transition énergétique pour aller vers 100% d'énergies locales et renouvelables en 2050, d'urbanisme pour protéger les habitants et optimiser les déplacements dès la conception des projets d'aménagement, d'agriculture pour valoriser les bonnes pratiques, de responsabilisation des entreprises, de réduction des déchets (objectif 2030 : -50% de la poubelle bleue) pour limiter les déplacements de matières, etc.

A ce titre, la collectivité accompagne le déploiement du vélo et notamment électrique, de bornes électriques, de stations GNV, de renouvellement des poêles à bois, d'ateliers de réemploi, de production d'énergies renouvelables, etc. Afin de renforcer la dynamique collective, elle a lancé en 2017 l'Alliance des collectivités engagées pour la qualité de l'air.



Ville et Eurométropole de Strasbourg

La parole à... **Robert HERRMANN** Président de l'Eurométropole de Strasbourg

« Les Zones à Faibles Émissions posent une vraie question d'équité sociale. C'est pour cela que nous devons marcher sur deux jambes : aller vers plus de transports doux et en commun - de manière massive ! - et accompagner les plus vulnérables. Cela ne sera possible qu'avec une aide assumée et un soutien résolu de l'Etat. »

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

Après avoir mis en place la circulation différenciée en période de pics de pollution, une nouvelle étape a été franchie par la ville de Strasbourg en optant pour de nouvelles règles de livraisons dans le centre-ville historique classé au patrimoine mondial de l'UNESCO avec une interdiction des véhicules de livraisons les plus polluants, une limitation du tonnage, des horaires plus étendues pour les livraisons propres et douces ou encore l'émergence de chantiers fluviaux sur le secteur.

Progressivement, cette première Zone à Faibles Émissions, mise en place depuis le 1^{er} septembre 2018, sera complétée d'une Zone à Faibles Émissions étendue aux 33 communes et à tous les véhicules.

MÉTROPOLE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE



Crédit : Métropole Toulon Provence Méditerranée

Quels engagements ?

- /// Création de pôles d'échanges multimodaux et de parkings relais favorisant l'usage des transports en commun et des modes actifs vélo et piéton au détriment de l'auto-solisme ;
- /// Création de zones de co-voiturage ;
- /// Aménagement d'itinéraires cyclables ;
- /// Modération de la vitesse ;
- /// Renouvellement du parc de véhicules de transports en commun terrestres et maritimes de la Métropole par des matériels respectueux de l'environnement ;
- /// Soutien à la création d'une voie bus prioritaire sur l'autoroute A57 ;
- /// Relance du dossier d'enquête publique pour la création d'un transport en commun en site propre sur terre ;
- /// Développement du réseau TCSP maritime ;
- /// Promotion des plans de déplacement entreprise ou inter-entreprises ;
- /// Aide à l'achat de vélos à assistance électrique ;
- /// Ferroutage au sein du Port de La Seyne sur Mer Brégaillon ;
- /// Elaboration d'un schéma métropolitain des bornes de recharges électriques ;
- /// Réflexions pour l'équipement du Port de Toulon – La Seyne sur Mer afin d'anticiper les évolutions réglementaires visant à réduire les émissions toxiques...



La parole à... **Gilles VINCENT**

Maire de Saint-Mandrier-sur-Mer – Vice Président de Toulon Provence Méditerranée – Président du Comité de Baie – Président d'AMORCE

« Les Zones à Faibles émissions doivent faire l'objet de concertation locale préalable avec tous les acteurs de la chaîne de transport et le monde économique. »

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

L'objectif est de contrôler la pollution là où elle est la plus importante, là où elle se produit c'est-à-dire le long de l'autoroute A57, en ciblant les plus gros émetteurs de polluants, en protégeant la population là où elle est nombreuse.

Il faut contrôler une section de cette autoroute afin de faire évoluer les pratiques de transport et de déplacement, en modernisant progressivement les équipements roulants circulant sur cet axe, en évitant que les véhicules hors normes se déversent vers les zones non encore contrôlées, en montrant l'exemple en favorisant le passage prioritaire des transports en commun et le développement des trains du quotidien.

TOULOUSE MÉTROPOLE



Crédit : Toulouse Métropole

Quels engagements ?

La Ville de Toulouse et Toulouse Métropole ont parfaitement saisi les enjeux sanitaires liés à la pollution atmosphérique et ont déjà contribué à l'élaboration en mars 2018 de la feuille de route ministérielle sur la Qualité de l'Air au travers de 12 fiches-actions.

Au-delà de cette contribution, un programme d'actions pour la qualité de l'air a été adopté le 28 juin 2018 par Toulouse Métropole, simultanément au plan d'actions du Plan Climat Air Énergie Territorial, comprenant des mesures correspondant aux différents objectifs de l'Engagement pour le déploiement de Zones à Faibles Émissions :

- /// Soutien aux mobilités actives, afin de faciliter le report modal, et aux mobilités à faibles émissions par la réalisation d'infrastructures, de campagnes de sensibilisation, de mesures tarifaires ;
- /// Adoption d'un Projets Mobilités ambitieux en matière de développement de l'offre de Transport en Commun performant et de promotion du vélo (réseau de bus LINEO, 3^{ème} ligne de métro, réseau express vélo) ;
- /// Mutation du parc de véhicules de la collectivité vers des véhicules à faibles émissions (bus GNV)
- /// Réalisation d'une étude de préfiguration d'une Zone à Circulation Restreinte engagée en mai 2018.



Toulouse Métropole

La parole à... **Jean-Luc MOUDENC** Président de Toulouse Métropole – Maire de Toulouse

« Dans le cadre du Plan Climat Air Énergie Territorial, Toulouse Métropole s'engage pour l'amélioration de la qualité de l'air et pour la santé avec un plan d'actions opérationnel (ZFE, véhicules peu émissifs, plan vélo, projet mobilités 2020-2030). »

Comment la ZFE va-t-elle se concrétiser ?

Suite à l'appel à projets "Villes Respirables en 5 ans", Toulouse Métropole a engagé une étude pour la faisabilité d'une ZFE, subventionnée par l'État à hauteur de 70 %.

Cette étude a débuté en mai 2018, en partenariat avec Atmo-Occitanie et l'Agence d'Urbanisme AUAT, et doit permettre **de proposer un scénario de ZFE le plus satisfaisant possible au regard de critères techniques, environnementaux, mais également économiques et d'acceptabilité sociale**, et de déterminer les périmètres géographiques, les périodes d'application et le parc de véhicules concernés par la ZFE.

La méthodologie retenue pour cette étude consiste à élaborer, à partir d'un diagnostic et des enjeux identifiés du territoire, 10 scénarios qui feront l'objet d'une analyse comparative multi-critères, puis de retenir 3 scénarios en vue d'une étude consolidée qui comprendra notamment une modélisation des impacts de chaque scénario de ZFE sur le trafic routier et sur la qualité de l'air.

Le scénario définitif sera ainsi choisi au regard de sa pertinence technique et environnementale et fera l'objet d'une étude détaillée et d'une proposition de programmation, qui permettra à la collectivité de disposer de l'ensemble des éléments lui permettant de mettre en œuvre la ZFE.

Conformément aux termes de l'Engagement sur le déploiement des ZFE, une concertation citoyenne élargie accompagnera ces travaux exploratoires et se poursuivra jusqu'à la fin de l'étude, qui est prévue pour mi 2019.

Une délibération a été présentée en conseil Métropolitain du 4 octobre 2018 portant engagement de mise en œuvre d'une ZFE à fin 2020.