

ZFE-m

Zone à Faibles émissions - mobilité

Bilan de la concertation



Communauté urbaine Angers Loire Métropole
83 rue du Mail
BP 80011
49020 ANGERS Cedex 02



un TERRITOIRE
EN MOUVEMENT



Sommaire

Préambule

1. La consultation des personnes publiques

2. La consultation du public

2.1. La communication

2.2. La consultation du public

2.2.1. L'analyse quantitative

2.2.2. L'analyse qualitative

2.3. Pour rappel, les solutions alternatives

3. Conclusion

PREAMBULE

Conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM, 2019) et l'obligation d'instaurer des Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE m) dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants au 1^{er} janvier 2025, Angers Loire Métropole a consulté les personnes publiques associées puis lancé une consultation du public via une procédure de participation du public par voie électronique (PPVE). L'objectif de ces consultations est de recueillir les différents avis en amont de l'entrée en application de la ZFE-m à compter du 1er janvier 2025.

Une étude règlementaire et un projet d'arrêté ont été présentés aux personnes publiques associées et au grand public. Le résumé non technique de cette étude est rappelé ci-dessous :

RESUME NON TECHNIQUE

La pollution atmosphérique est une cause majeure de décès, de diminution de l'espérance de vie et de maladies chroniques et constitue, à elle seule, le plus grand risque sanitaire lié à l'environnement en Europe. En 2022, la France a été condamnée pour son inaction dans la lutte contre la pollution de l'air. Cette prise de conscience a conduit l'État à prescrire la mise en place de Zones à Faibles Émissions-mobilité (ZFE-m) dans les grandes agglomérations, de manière à limiter les circulations des véhicules les plus polluants dans les périmètres de forte densité urbaine. Afin d'améliorer la qualité de l'air et de répondre aux obligations de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021, une ZFE-m sera créée le 1er janvier 2025 sur le territoire d'Angers Loire Métropole. Elle restreindra la circulation des véhicules les plus polluants, c'est-à-dire les véhicules non classés, dans le périmètre le plus dense de l'agglomération. La mise en place de la ZFE-m est également l'occasion de questionner nos pratiques de déplacement, dans un contexte de dérèglement climatique et de crise énergétique. L'objectif de la communauté urbaine n'est pas de miser exclusivement sur le renouvellement accéléré du parc automobile, mais bien d'encourager une véritable mutation dans le domaine des déplacements, mutation déjà amorcée avec la baisse des déplacements en voiture et par la montée des parts modales des modes actifs.

A - Le principe de fonctionnement de la ZFE-m

Une ZFE-m vise à limiter la circulation dans un périmètre restreint, des voitures, des véhicules utilitaires, des poids lourds et des deux-roues motorisés les plus polluants pour améliorer la qualité de l'air, et ainsi protéger la santé des habitants. Ce périmètre est signalé par des panneaux règlementaires (entrée/sortie de zone). Les autorisations d'accès aux ZFE-m reposent sur la vignette Crit'Air. La vignette Crit'Air classe les véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques. La vignette Crit'Air est un autocollant rond, à apposer de façon visible sur son véhicule. Il existe 6 types de vignettes différents : E, 1, 2, 3, 4 et 5. Les véhicules les plus anciens, qui relèvent des normes antipollution les moins strictes, ne sont pas éligibles à une vignette (ils sont donc « non classés »). La vignette Crit'Air sera obligatoire à partir de 2025 pour tous les véhicules amenés à circuler dans la ZFE-m. Elle peut être obtenue uniquement sur le site national dédié (<https://www.certificat-air.gouv.fr>).

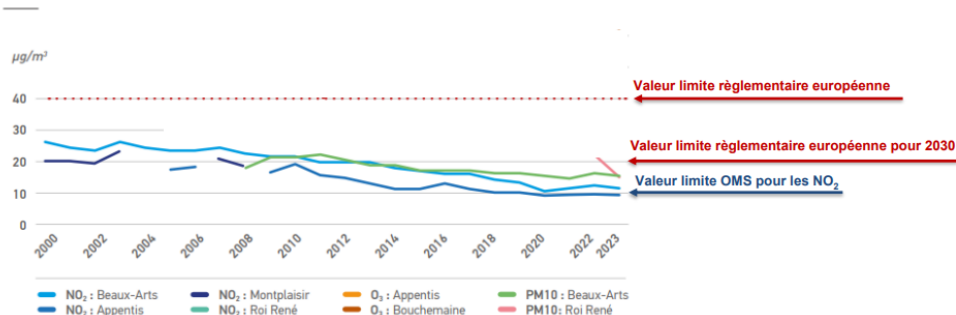


B - La qualité de l'air sur notre territoire

La qualité de l'air sur le territoire de la communauté urbaine d'Angers Loire Métropole est bonne.

Pollution moyenne

Historique des niveaux moyens annuels de PM10, NO₂ et O₃ dans l'agglomération angevine



Tous les polluants observés sont en deçà des seuils réglementaires européens. De plus, on observe leur diminution progressive depuis 20 ans.

C- Le périmètre de la ZFE-m d'Angers Loire Métropole

Le périmètre est exclusivement sur la ville-centre. Il concerne la majeure partie du territoire communal d'Angers (hors Ile St Aubin et Lac de Maine). Il couvre 50% de la population de l'agglomération. Ses limites s'appuient sur des axes offrant une bonne visibilité.

Les voies d'accès aux parkings relais sont exclues du périmètre et permettront aux automobilistes venant de l'extérieur de laisser leur véhicule et de poursuivre leur trajet en transports en commun, en vélo, à pied... à l'intérieur du périmètre ZFE-m.

De la même manière, l'accès aux parkings de la gare est exclu du périmètre afin de maintenir les trajets en train (TGV et TER) ou en bus (gare routière).

L'accès au marché d'intérêt national (MIN) est aussi exclu du périmètre.



D- Les restrictions de la ZFE-m d'Angers Loire Métropole

La recherche d'un équilibre

Le périmètre de ZFE-m et les véhicules exclus ont été déterminés de manière à assurer le bon équilibre entre l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air (dans un contexte où la quantité de polluants sur ALM est déjà nettement inférieure aux normes en vigueur), et l'objectif d'équité sociale et territoriale (les véhicules les plus polluants étant majoritairement détenus par les ménages les plus modestes et les plus éloignés de la ville-centre). Ainsi il est proposé que seuls les véhicules « non classés » ne puissent plus circuler dans le périmètre de la ZFE-m à partir du 1er janvier 2025.

Il s'agit :

- pour les véhicules particuliers, des véhicules immatriculés avant le 31 décembre 1996
- pour les véhicules utilitaires légers, des véhicules immatriculés avant le 30 septembre 1997
- pour les poids lourds, des véhicules immatriculés avant le 3 septembre 2001
- pour les deux-roues motorisées, des véhicules immatriculés avant le 30 mai 2000.

Les véhicules concernés sur le territoire d'Angers Loire Métropole :

- Sur 165 370 **véhicules légers** en 2022, 3% sont « non classés » au 1er janvier 2022 soit 4 498 véhicules. La tendance montre que ce parc sera de moins de 2% du parc en 2025
- Sur 26 970 **véhicules utilitaires légers** en 2022 4% sont « non classés » au 1er janvier 2022 soit 1 112 véhicules.
- Sur 3 060 **poids lourds** en 2022, 6% sont « non classés » au 1er janvier 2022 soit 201 véhicules.

E- Les effets de la ZFE-m sur la qualité de l'air :

Les projections montrent que la ZFE-m, telle que définie, devrait permettre de diminuer des émissions de polluants :

- -0,46% pour le Nox
- -0,11% pour le NO2
- -0,13% pour les PM10
- -0,20% pour les PM2.5

Il n'y a pas de différence sur les concentrations de polluants.

F- Les dérogations :

La mise en place de la ZFE-m s'accompagne de la possibilité d'octroyer des dérogations à certains véhicules en raison de l'existence d'un intérêt général, et pour tenir compte de la capacité d'adaptation de chacun.

Certaines dérogations sont obligatoires et font l'objet d'exemptions nationales (véhicules listés à l'article R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales).

Les dérogations nationales concernent :

- Les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route,
- Les véhicules du ministère de la défense,
- Les véhicules portant une carte « mobilité inclusion » comportant la

mention « stationnement pour personnes handicapées »,

- Les véhicules de transport en commun, en fonction de leur niveau d'émissions de polluants.

Afin de garantir à chacun son droit à la mobilité et sa capacité à adapter progressivement ses pratiques, Angers Loire Métropole propose d'instaurer des dérogations locales complémentaires pour une durée de 2 ans.

Les dérogations locales sont les suivantes :

- Les véhicules utilisés dans le cadre d'événements ou de manifestations sur la voie publique de type festif, économique, sportif, culturel ou tournage de film (munis d'une autorisation)
- Les véhicules des commerçants ambulants non sédentaires
- Les véhicules de collection
- Les véhicules des entreprises en difficultés (en procédure de dépôt de bilan, de sauvegarde ou de cessation de paiement)
- Les véhicules des associations de bienfaisance ou reconnues d'utilité publique
- Les convois exceptionnels
- Les véhicules utilisés dans le cadre d'accès aux services médicaux hospitaliers ou en clinique, munis de la convocation au rendez-vous médical, afin de garantir l'accès aux soins
- Les véhicules utilisés par les services autonomie à domicile (SAD) autorisés
- Les véhicules particuliers et professionnels dont le remplacement est prévu par un véhicule autorisé dans la ZFE-m, dont l'acquisition (achat ou location longue durée) a été effectuée et une date prévisionnelle de livraison est annoncée sur le bon de commande, munis d'un bon de commande avec facture d'achat, afin de prendre en compte les délais de fabrication ou de mise à disposition des véhicules adaptés et la démarche engagée par l'utilisateur du véhicule
- Les véhicules spécialisés tel que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009, portant la mention VASP (Véhicule automoteur spécialisé) sur le certificat d'immatriculation (bennes à ordures ménagères, chariot porteur, dépannage, ambulance, fourgon funéraire, ...)
- Les véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'Etat pour le contrôle de son véhicule
- Les camions et autres véhicules spécifiques qui interviennent sur un chantier dans le périmètre de la ZFE-m
- Les véhicules affectés à la distribution de denrées alimentaires en circuit court
- Les véhicules des professionnels du déménagement

G- Conclusion

Afin d'améliorer la qualité de l'air et répondre aux obligations de la loi Climat et Résilience et du plan de protection de l'atmosphère, une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sera mise en application le 1er janvier 2025.

La mise en place de la ZFE-m répond à d'évidents enjeux d'amélioration de la qualité de l'air donc de la santé, de lutte contre les dérèglements climatiques et de respect de la réglementation. Cependant, la conception de la ZFE-m doit être fondée sur une recherche d'équilibre entre ces enjeux de transition écologique et les impératifs de justice sociale et de cohésion territoriale. C'est pourquoi, le périmètre de ZFE-m et les véhicules exclus ont donc été déterminés de manière à assurer le bon équilibre entre l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air (dans un contexte où la quantité de polluants sur ALM est déjà nettement inférieure aux normes en vigueur), et l'objectif d'équité sociale et territoriale (les véhicules les plus polluants étant majoritairement détenus par les ménages les plus modestes et les plus éloignés de la ville-centre). Ainsi il est proposé que

seuils les véhicules « non classés » ne puissent plus circuler dans le périmètre de la ZFE-m à partir du 1er janvier 2025.

L'évaluation régulière permettra de vérifier l'action réelle sur la qualité de l'air et d'adapter, le cas échéant, la proportionnalité des mesures, ainsi que son périmètre.

Le bilan de la concertation présente ci-après la synthèse des avis recueillis, des personnes publiques associées et du grand public.

1.

LA CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES

Le projet de zone à faible émission - mobilité, son étude réglementaire et son projet d'arrêté ont d'abord été présentés aux Maires de la communauté urbaine d'Angers Loire Métropole, en commission permanente le 4 octobre 2024.

Un avis officiel a été demandé aux communes limitrophes de la ZFE-m à compter du 18 octobre. Les communes ont toutes donné un avis favorable.

La chambre de commerce et d'industrie a rendu un avis favorable, précisant que « *le périmètre retenu ainsi que les règles associées complétées par des dérogations locales répondent bien à la recherche d'un équilibre entre les enjeux de transitions écologique, d'impératifs de justice sociale et de cohésion territoriale dans un contexte de niveau de pollution bien inférieure aux moyennes et en baisse constante à l'échelle locale* ».

La chambre des métiers a rendu un avis favorable.

Le conseil départemental de Maine et Loire a également rendu un avis favorable.

Ces éléments ont aussi été présentés au bureau du Pôle Métropolitain Loire Angers (PMLA) le 2 décembre 2024. Le Pôle Métropolitain Loire Angers est un syndicat mixte regroupant plusieurs intercommunalités : Angers Loire Métropole ; Loire Layon Aubance ; Anjou Loir et Sarthe. Sa mission principale est l'élaboration et le suivi du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) et du PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial). C'est également une instance de coopération de ses intercommunalités autour d'un projet commun dans les domaines de l'économie, du tourisme, des déplacements, de l'environnement...

2.

LA CONSULTATION DU PUBLIC

2.1. La communication

Angers Loire Métropole a informé la population via la publication dans les journaux de la Métropole et de la Ville d'Angers ainsi que sur les sites internet d'Angers Loire Métropole et de la ville d'Angers. La presse locale a été également un relai d'information.

2.2. La consultation du public

2.2.1. L'analyse quantitative

Conformément à l'article L123-19-1 du Code de l'Environnement, la procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) a été mise en place par Angers Loire Métropole pour recueillir les avis du public en amont de l'arrêté qui doit acter la création de la ZFE-m.

D'une durée minimale de 21 jours, la consultation a été ouverte du 25 novembre au 18 décembre 2024.

Le dispositif a été mis en place par voie électronique, ce qui a permis au public de donner son avis à tout moment sur l'ensemble de la période d'ouverture. La participation a été organisée sur le site internet d'Angers Loire Métropole, avec une adresse mail dédiée :

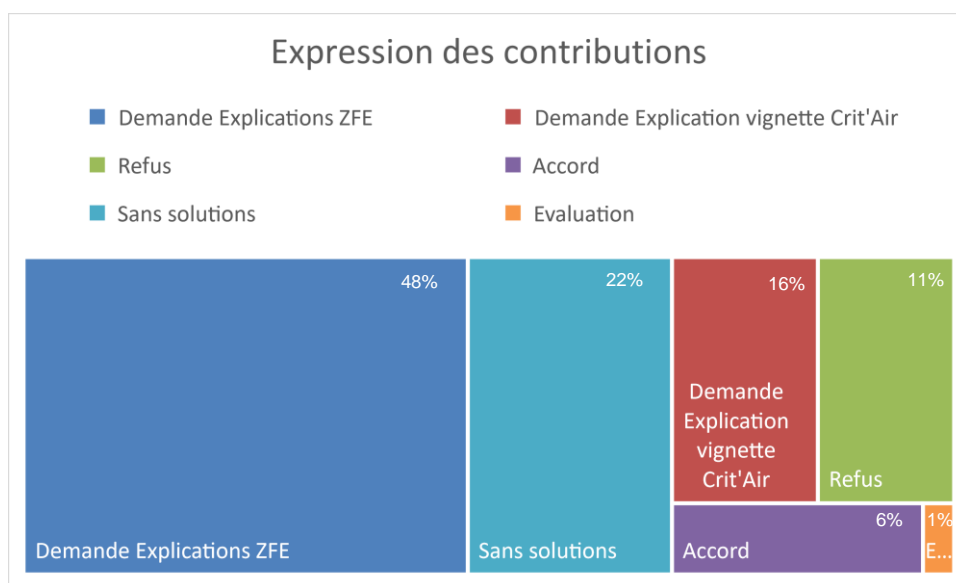
zfe@angersloiremetropole.fr

126 contributions ont été déposées pendant la durée de la consultation.

Il faut noter qu'une contribution peut questionner différentes thématiques.

Sur les 126 contributions, 5 grandes thématiques récurrentes ont pu être identifiées :

- Des demandes d'explications pratiques sur la ZFE de manière générale ou spécifiquement sur des types de véhicules (camping-car, motos, véhicule GPL, véhicules de collection ...) : 63 contributions
- Des témoignages de situations sans solutions (petits rouleurs (11 contributions), sans transport collectif (18 contributions) : 29 contributions
- Des questionnements sur la vignette Crit'Air : 16 contributions
- Des oppositions de principe : 15 contributions
- Des expressions favorables : 8 contributions
- Une demande d'évaluation : 1 contribution



2.2.2. L'analyse qualitative

Concernant les demandes d'explications du dispositif ZFE-m

Il y a des demandes d'explication générale du fonctionnement de la ZFE mais aussi de nombreuses questions liées à des cas individuels.

Par exemple :

- « J'ai une voiture Crit'Air 3, est-ce que je suis concerné par la ZFE ? »
- « Est-ce que la ZFE est mise en place tous les jours de la semaine ? »
- « Quelles sont les restrictions mises en place ? »
- « Quels sont les véhicules concernés ? »
- « Avez-vous la liste des rues concernées ? »

Angers Loire Métropole a répondu individuellement à toutes ces demandes, en apportant les explications sollicitées.

Par ailleurs, pour répondre aux questionnements sur la ZFE qui sont nombreuses, **Angers Loire Métropole met en place une période pédagogique d'un an** avec la poursuite de la communication, de l'accompagnement, mais aussi du « contrôle pédagogique », c'est à dire sans sanction financière. Malgré l'étude réglementaire, le résumé non technique et la synthèse mise à disposition sur le site d'Angers Loire Métropole, les demandes d'explications sont pour la plupart

des demandes de cas par cas. **Aussi, l'adresse générique zfe@angersloiremetropole.fr créée pour la consultation du public sera maintenue afin de répondre de manière individualisée aux questionnements des habitants et professionnels du territoire.**

Concernant les demandes d'explications sur la vignette Crit'Air

Malgré le dispositif de communication de l'Etat, et la reprise de cette information dans le cadre de l'étude réglementaire, il est apparu que l'obligation de la vignette Crit'Air au 1er janvier 2025 pour tous les véhicules n'était pas bien connue.

Concernant les avis négatifs

Le dispositif et le principe de mise en œuvre d'une Zone à Faible Emissions en lui-même et ses critères de discrimination est le sujet évoqué par les contributeurs.

Plusieurs contributeurs soulignent la disproportion entre les gains écologiques et sanitaires considérés comme faibles et les efforts financiers nécessaires de la part des ménages aux revenus modestes pour renouveler leur véhicule.

Plusieurs commentaires insistent sur le fait que le principe de la ZFE constitue pour eux une mesure d'atteinte à la liberté et injuste, mettant en exergue une liberté de déplacement amoindrie, en particulier pour les habitants dont les horaires de travail ne sont pas forcément compatibles avec l'offre actuelle de transports publics ou dont les moyens financiers ne permettent pas d'acquérir un nouveau véhicule.

Plusieurs commentaires pointent une absence de compatibilité entre des horaires contraints et des trajets difficilement acceptables en transports publics comparativement à leur véhicule particulier, du fait de l'absence d'alternatives attractives en termes de temps de parcours.

Concernant les avis positifs

Les avis favorables à la mise en œuvre de la ZFE-m montrent qu'un dispositif encore plus ambitieux serait plus intéressant pour améliorer la qualité de l'air.

Les associations « Place au Vélo Angers », « FNE Anjou » et « Les Boîtes à vélo Angers » considèrent la ZFE proposée comme « très insuffisante ».

La contribution du groupe « Angers Ecologique et Solidaire » indique qu'une ZFE « beaucoup plus ambitieuse » aurait dû être proposée, en y ajoutant des aides financières à l'achat des véhicules pour être acceptable socialement.

Concernant les dérogations locales

Plusieurs remarques ont mis en avant les difficultés financières à engager la transition ou le changement de motorisation, de véhicule ou de mode de transport. D'autres ont également fait part du fait qu'ils roulent peu et n'ont pas de nécessité de changer leur véhicule. Enfin, d'autres ont fait part de leur difficulté à changer de mode de déplacement au regard de leur lieu d'habitat ou de travail considérant des difficultés à prendre les transports en commun (horaires de nuit, ...).

Considérant que plusieurs contributions ont fait remarquer que lorsque l'on roule peu, devoir changer de voiture peut paraître disproportionné à la fois sur le plan économique et écologique, **Angers Loire Métropole propose, à l'issue de la concertation, d'instaurer une dérogation « petits rouleurs » pour les voitures roulant moins de 5 000 km par an.**

De même, afin de prendre en compte les contributions liées à la difficulté de prendre les transports en commun, **deux dérogations sont ajoutées à l'issue de cette concertation** :

- **Les véhicules des personnes qui résident dans le périmètre de la ZFE-m, travaillent en dehors de la ZFE, et qui ne peuvent pas utiliser un mode de transport en commun pour se rendre sur leur lieu de travail, munis d'une attestation de l'employeur**
- **Les véhicules des personnes dont les heures de travail ne leur permettent pas d'utiliser les transports en commun, pour se rendre sur leur lieu de travail, munis d'une attestation de l'employeur**

Concernant les véhicules de collection

De nombreux avis se sont exprimés quant aux véhicules de collection, considérant que ces véhicules roulent peu. A l'instar d'autres collectivités, une dérogation « véhicules de collection » était déjà présente dans le projet d'arrêté.

Concernant l'évaluation

Angers Loire Métropole s'est d'ores et déjà engagée à suivre les effets de la ZFE via les mesures de qualité de l'air et à adapter le dispositif et son périmètre en fonction de ces résultats.

2.3. Pour rappel, les solutions alternatives

Angers Loire métropole invite chaque automobiliste à étudier des solutions alternatives qui s'offrent sur le territoire comme :

- L'utilisation du tramway ou des bus y compris le transport à la demande.
Nota : la grille tarifaire d'Irigo est pensée pour que chacun puisse se déplacer en fonction de ses moyens.
Il est rappelé que les parkings relais restent accessibles.
IRIGO : <https://www.irigo.fr/>
- L'autopartage : ce service permet de louer un véhicule, de la citadine au petit utilitaire, en libre-service, avec ou sans abonnement, avec une facturation à l'heure et au kilomètre. 20 stations existent sur notre territoire (18 à Angers, 1 aux Ponts-de-Cé, 1 à Avrillé), et ce service est accessible 24h/24 7j/7.
CITIZ : <https://angers.citiz.coop/>
- Le covoiturage : Angers Loire Métropole, Irigo et l'application Klaxit favorisent le covoiturage pour les trajets du quotidien. Les trajets dans l'agglomération sont subventionnés afin d'encourager et de développer cette pratique. Objectif : proposer une alternative simple et efficace, plus économique, sobre et conviviale que les trajets seuls dans sa voiture personnelle. Pour tout trajet de ou vers l'une des 29 communes de l'agglomération, Angers Loire Métropole apporte une participation financière au conducteur pour chaque passager (le passager règle le reste à charge selon la distance du trajet).
IRIGO : <https://www.irigo.fr/profitez-du-covoiturage-angers>
- Le vélo : Angers Loire Métropole compte plus de 500 kilomètres d'infrastructures cyclables sur son territoire. Non-polluant, peu coûteux et bon pour la santé, le vélo est au carrefour des préoccupations de nos concitoyens, entre social, économie et

écologie, autant qu'il l'est des enjeux de développement de notre société. Le Plan vélo d'Angers Loire Métropole est ambitieux et place le vélo au cœur des mobilités. Angers Loire Métropole prévoit d'augmenter la part modale de la bicyclette dans les déplacements quotidiens sur le territoire.

Il faut noter également que la ville d'Angers participe au financement de l'achat d'un vélo, qu'il soit électrique ou non <https://www.angersloiremetropole.fr/mon-quotidien/mobilites/velo/aide-a-l-achat-d-un-velo-neuf/index.html> et/ou permet d'emprunter gratuitement un vélo avec le service vélocité : <https://www.angers.fr/vivre-a-angers/voirie-deplacements/le-velo/velocite/index.html>

3. CONCLUSION

La concertation sur le dispositif de ZFE a mis principalement en avant que :

- de nombreuses contributions constituaient en fait des demandes d'explications ou de précisions, ce qui est normal compte tenu du changement qu'impose ce nouveau dispositif, et du fait que la mise en place de ZFE début 2025 ait été amplement relayée dans la presse nationale, avec des informations génériques, ne permettant pas aux habitants d'ALM de mesurer les effets précis sur leur territoire.

Angers Loire Métropole a répondu individuellement à toutes les questions sur le dispositif et maintient un dispositif pour répondre aux questions qui seraient posées au-delà de la période de concertation. Par ailleurs, l'ensemble des informations au sujet de la Zone à Faibles Emissions reste disponible sur le site internet d'Angers Loire Métropole et est accessible via le lien suivant : <https://www.angersloiremetropole.fr/mon-quotidien/air-et-bruit/zone-a-faibles-emissions-mobilite/index.html>

- des contributions exprimaient en avis favorable au dispositif (pour certain indiquant qu'il aurait dû aller encore plus loin), et d'autres, un avis défavorable au dispositif (jugant notamment les contraintes disproportionnées par rapport aux effets positifs attendus)

Le dispositif retenu vise un équilibre entre les effets positifs de la ZFE et les inconvénients qui découlent de sa mise en œuvre, notamment le risque d'exclusion et de diminution de l'accessibilité du pôle centre pour des publics fragiles vivant en périphérie.

- des contributions portaient sur le cas particulier de « petits rouleurs » ou de personnes n'ayant d'autre choix que d'utiliser leurs véhicules compte tenu de l'absence d'alternatives par les transports en commun à leurs heures et lieux de travail.

Dans un objectif d'équité sociale, ces contributions ont été prises en compte à l'issue de la concertation par l'introduction de dérogations spécifiques à ces cas, dans l'arrêté.

La mise en place d'une évaluation de la ZFE permettra de vérifier dans le temps la pertinence du dispositif, notamment au regard de remarques formulées pendant la concertation, et si nécessaire, de le faire évoluer.

Enfin, la ZFE n'est pas le seul levier sur lequel la communauté urbaine s'appuie pour diminuer la pollution de l'air et favoriser le report vers les modes de transport actifs. Elle mise avant tout sur le développement de l'offre de transport en commun, de l'autopartage, du covoiturage, du transport à la demande, la création d'infrastructures cyclables, le réaménagement d'espaces publics plus favorables à la marche...

La ZFE offre toutefois une occasion pour chacun de se questionner sur sa mobilité et d'engager des débats sur l'équité, la santé, les pollutions de l'environnement dues à nos déplacements, le changement climatique et de nouvelles manières de nous déplacer autrement qu'en voiture solo. La ZFE-m, c'est la possibilité de transformer une contrainte en opportunité.