

Concours d'accès aux Instituts Régionaux d'Administration

Nom de l'IRA : Metz

Nature du concours (interne, externe, 3e voie) : Externe

Epreuve : Cas pratique

CONSIGNES

- Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuille officielle, la zone d'identification en MAJUSCULES.
- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.
- Numérotter chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) et placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre.
- Rédiger avec un stylo à encre foncée (bleue ou noire) et ne pas utiliser de stylo plume à encre claire.
- N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuille officielle. Ne joindre aucun brouillon.

Préfecture de [X]

Affaire suivie par [X], chargé de mission développement durable, et référent pour le suivi des ZFE

Fait à [X], le [X]

NOTE  
à l'attention du Préfet

Objet : présentation des Zones à faible émission

Annexes : - Annexe n° 1 : Bilan à mi-parcours de l'action des collectivités déjà engagées

- Annexe n° 2 : Programme du séminaire de présentation de la démarche

Le Conseil d'Etat a constaté, dans un communiqué de presse du 10 juillet 2020, l'inaction du Gouvernement face aux objectifs de qualité de l'air. Une attente d'un montant inédit a été imposée à l'Etat pour imiter une prise d'actions décisives. L'Etat n'est cependant pas seul face à cet objectif, et les collectivités ont un rôle à jouer.

La création de Zones à faibles émissions (ci-après ZFE) et de leur pendant les Zones à faibles émissions mobilité (ci-après ZFE-m) s'engagent dans ce mouvement d'amélioration de la qualité de l'air. Cette lutte pour atteindre les objectifs est sous-tendue par un enjeu majeur de santé publique et de protection de l'environnement.

C'est dans ce contexte que la Préfecture a élaboré une feuille de route concernant certaines collectivités présentes sur son territoire. C'est

..1./8.

pour approfondir ce mouvement qu'un séminaire sur cette thématique des ZFE est en cours d'organisation, afin d'inciter davantage de collectivités à s'engager.

Cette note fait office de support préparatoire pour ledit séminaire, et se présente en trois parties :

- les contraintes posées sur les collectivités et les objectifs poursuivis par les ZFE ;
- la mise en œuvre locale des ZFE, avec le soutien de l'État ;
- le département comme acteur privilégié de mobilisation.

## I. Les ZFE répondent à des contraintes juridiques et à un enjeu de protection de la santé publique et de l'environnement

### A. Un cadre juridique contraignant

- Les ZFE et ZFE-m ont été créées pour répondre aux objectifs de qualité de l'air face aux polluants atmosphériques. Cet objectif a été fixé en 2008 par une directive européenne, depuis transposée dans le Code de l'environnement. Si elle est moins restrictive que les normes établies par l'OMS (Organisation mondiale de la santé), la directive fixe des plafonds annuels nationaux et des valeurs limites à ne pas dépasser selon les polluants. En conséquence, la compétence « qualité de l'air » a été rendue obligatoire pour les communautés urbaines et les métropoles.

La poursuite de cet objectif a notamment été consacrée en France à travers la création des ZFE et ZFE-m. La loi d'orientation des mobilités (loi après Lom) du 24 décembre 2019 a imposé la création de ZFE à certains territoires ne respectant pas ces objectifs. Le Code général des collectivités territoriales (loi après CGCT) prévoit cette même obligation pour toutes les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants avant le 31 décembre 2024. Un décret du 16 décembre 2020 désigne de plus, 7 métropoles qui ont désormais l'obligation de mettre en place une ZFE-m sur leurs territoires.

## B. L'enjeu majeur de la santé publique et de l'environnement

- Derrière l'objectif de qualité de l'air se dissimule la volonté de lutter contre les polluants atmosphériques, tels l'oxyde d'azote, l'ammoniac ou les particules fines en suspension, qui ont un impact direct sur la santé et l'environnement. Une étude réalisée par Santé publique France estime à 48 000 le nombre de décès prématurés par an dont la cause est liée aux polluants. Ces derniers sont insidieux car ils possèdent de nombreux points de contact avec l'organisme humain = les voies respiratoires, cutanées, et même digestive du fait de la contamination de l'alimentation.
- Outre leurs effets dévastateurs sur la santé, les polluants atmosphériques font d'autres victimes = ils détériorent les matériaux des façades, contaminent les eaux et les sols lors des précipitations, et entraînent des baisses de rendement des cultures.
- L'objectif des ZFE est de lutter contre ces effets, en limitant à des seuils acceptables les émissions de ces polluants, assurant une bonne qualité de l'air.

## II. La mise en œuvre locale des ZFE, effectuée avec le soutien de l'État

### A. Les modalités locales de mise en œuvre des ZFE

- Une ZFE-m est une zone à laquelle l'accès de certains véhicules très polluants est interdit, ou circonscrit à des horaires stricts. Cela passe, en France, par une limitation effectuée en vertu des vignettes Crit'air qui identifient les niveaux d'émission des véhicules.
- Une ZFE-m est créée par un arrêté local. ~~Il~~ doit faire suite à une étude réglementaire qui établit un état des lieux environnemental. Cette étude peut être unique même si la ZFE-m a pour projet de couvrir le territoire de plusieurs collectivités. L'article L. 2213-4-1 du CGCT prévoit l'obligation d'une « campagne d'information locale » après des citoyens, portant notamment à leur connaissance le périmètre contrôlé. Le projet doit également être présenté aux conseils municipaux des communes limitrophes ainsi qu'aux gestionnaires de voirie.

• L'arrêté doit faire l'objet d'une évaluation de ses bénéfices tous les

trois ans. Une procédure de révision est prévue afin d'en adapter les paramètres si besoin est.

## B. Les collectivités soutenues par l'État dans l'organisation et le financement

- L'État s'engage auprès des collectivités dans une logique d'échanges et de coopération. Cela est passé entre septembre et décembre 2017 par les Assises nationales de la mobilité, qui avaient pour objectif d'identifier les besoins et attentes des citoyens en matière de mobilité. L'État, à la suite de ces Assises, a pris des engagements, tels que celui de la simplification des procédures de création des ZFE ou la réforme des avantages en nature au travail pour inciter les entreprises à soutenir les mobilités propres. L'échange prend également place lors des Journées nationales de la qualité de l'air. C'est la Lom qui a notamment consacré ces engagements et la mise en place de ces outils de coopération.
- L'État est également présent financièrement pour approfondir les mesures prises par les collectivités. C'est l'exemple du supplément à la prime à la conversion vers des véhicules moins polluants. C'est aussi la programmation de 13,4 milliards d'euros sur 4 ans à investir dans les transports. C'est finalement aussi le déploiement d'un plan vélo et mobilité active 21 qui amoindrit notamment les coûts des vélos électriques. Si l'État ne soutient pas directement les collectivités, il investit pour permettre d'augmenter les effets bénéfiques des mesures prises dans le cadre des ZFE.

## III. Le département, acteur privilégié de mobilisation.

Si les compétences sont partagées entre les collectivités, le département est un échelon permettant une relative harmonisation des pratiques. Un des enjeux majeurs des ZFE étant les transports, il peut être plus simple d'envisager des solutions à l'échelle départementale plutôt que communale afin d'assurer une mobilité plus large.

### A. Les transports comme fer de lance de la démarche

- Les transports sont responsables des 57% des émissions de polluants atmosphériques, et c'est en cela qu'ils constituent une cible privilégiée

Concours d'accès aux Instituts Régionaux d'Administration

Nom de l'IRA : Metz

Nature du concours (interne, externe, 3e voie) : Externe

Epreuve : Cas pratique

CONSIGNES

- Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuille officielle, la zone d'identification en MAJUSCULES.
- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.
- Numéroté chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) et placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre.
- Rédiger avec un stylo à encre foncée (bleue ou noire) et ne pas utiliser de stylo plume à encre claire.
- N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuille officielle. Ne joindre aucun brouillon.

pour la mise en place de changements. A l'échelle du département, des réformes des transports peuvent prendre la forme de la mise en place sur les voies rapides de voies réservées au carpooling ou aux voitures à faibles émissions, ou à faire l'acquisition de bus et autocars à faibles émissions pour les services publics. Suivant la logique du dernier kilomètre et pour les livraisons, une stratégie départementale de décongestion, de plans de circulation ou d'expérimentations de modes de transport alternatifs aux camions ou camionnettes aurait une plus grande visibilité et efficacité.

Des mécanismes plus individuels sur les modes de déplacement alternatifs à la voiture trouvent également une meilleure utilité à échelle plus large, en évitant la création de distinctions entre les villes. De tels plans peuvent concerner les vélos et l'aménagement de pistes cyclables, l'établissement de règles d'urbanisme pour favoriser ces modes de déplacement, ou encore le déploiement de services en free-floating.

### B. Une harmonisation souhaitée sur les autres secteurs.

Si les transports demeurent une priorité, d'autres secteurs peuvent bénéficier d'une stratégie départementale. L'harmonisation passe par la création de comités de pilotage, de fora d'échanges d'idées entre les collectivités concernées, et par la nomination de référents par secteurs. Cette harmonisation concerne notamment :

- le secteur industriel (aménagement du territoire pour réduire l'exposition de la population à la pollution de l'air) ;
- le secteur résidentiel tertiaire (PCAET = plans climat air énergie territoriaux) ;
- le secteur agricole (parvenir à faire baisser les émissions massives d'ammoniac).

La stratégie départementale doit reposer sur l'échange et la coopération, le séminaire en cours d'organisation étant un bon exemple. L'objectif,

pour assurer une efficacité optimale, et de permettre une coordination des efforts entre les collectivités et une rationalisation de leurs compétences respectives. L'échelon départemental a, en ce sens, l'avantage de délimiter un territoire relativement homogène, permettant la mise en place de solutions proches et partagées, et assurant in fine une meilleure cohésion territoriale.

# Annexe n° 1 : Bilan à mi-parcours de l'action des collectivités déjà engagées

- Quelles collectivités sont engagées ?
  - 4 collectivités ont mis en place des ZFE :
    - Lyon Métropole
    - Grenoble-Alpes-Métropole
    - la Ville de Paris
    - la Métropole du Grand Paris.

- Quelles solutions ont été mises en place sur le territoire national ?

Secteur	Politique mise en place	Collectivité
TRANSPORTS	Logique du dernier kilomètre et appel à projets communs pour du fret fluvial	Strasbourg
	Plan de circulation des marchandises en centre-ville	Rennes
	Restrictions aux véhicules à vignette Crit'air 1,2 ou verte	Lyon
	Aide financière pour le renouvellement de véhicules	
	Chantier Grand Paris Express Contrat de plan État-région	Ile-de-France
	Zone 30 km/h en centre-ville Installation de 50 nouvelles bornes de recharge Accompagnement de covoiturage	Reims (DREAL Grand Est)
URBANISME	Restriction de l'implantation dans les zones polluées	Reims
INFORMATION	Diffusion de l'indice de qualité de l'air Formation à la qualité de l'air Événements grand public	Reims

→ pas encore de retours d'expérience ou de résultats pour ces expérimentations.

- Des projets en construction :
  - Grenoble et mise en place progressive d'une ZFE-m.
  - Reims = réduction des émissions des TER en partenariat avec la SNCF, évolution des modalisations des transports en commun, interdiction du trafic de transit sur la Traversée Urbaine de Reims.
  - = ZFE en cours d'engagement.

## Annexe n° 2 - Programme du séminaire de présentation de la démarche

Horaire	Activité	Intervenants
8h30 - 9h	Accueil des participants et collation	
9h - 9h30	Présentation des enjeux majeurs des ZFE	Préfet
9h30 - 10h30	Présentation de la mise en place des ZFE : - quel cadre juridique - sensibilisation aux enjeux (santé, environnement) - retour d'expérience de la part de collectivités engagées.	Intervenant de l'Ademe Experts santé/environnement Représentants collectivités
10h30 - 11h	Temps de questions et pause	
11h - 12h30	Suite de la présentation : - quelle mise en œuvre pratique - quel soutien de l'État - quels compétences pour qui	Représentant ministère de la Transition écologique Agent de la préfecture
12h30 - 13h30	Déjeuner	
13h30 - 15h30	Regroupement en groupes de travail mixte pour réfléchir à des solutions à mettre en place par secteur (agriculture, transports, industrie, résidentiel)	Agents des collectivités Représentants associatifs Acteurs organisationnels de la mobilité Gestionnaires de voirie Représentants de conseils municipaux
15h30 - 15h45	Pause	
15h45 - 17h	Présentations par les groupes de travail, discussions sur la faisabilité des solutions envisagées, échanges/débat/questions	Tous les participants
17h	Fin du séminaire, communication de noms de référents au sein de la Préfecture pour des questions, distribution de documentation, remerciements.	