

Concours d'accès aux Instituts Régionaux d'Administration

Nom de l'IRA : Lyon

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.

Marianne

Préfecture de X

Mission développement durable

Le(la) référent(e) pour le suivi des ZFE

Tel: xx

Fax: xx

[Ville], [Date]

NOTE

À l'attention de M(Mme) le(la) préfet(e)

Objet: Note présentant l'état des lieux de la mise en place des zones à faible émissions mobilité (ZFE-m) et formulant des propositions de mise en œuvre d'une stratégie départementale dans le cadre d'un séminaire de présentation.

Références: - Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 (codifiée, articles L. 2213-4-1 et ss du CGCT);

- Décret n° 2020-1158 du 16 septembre 2020 relatif au non respect de manière régulière des normes de qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité.

Annexes: - Bilan à mi-parcours des actions des collectivités déjà engagées (Annexe n°1).
- Carte des acteurs intervenant dans la conception et la mise en œuvre de ZFE (Annexe n°2).

Par un arrêt en date du 10 juillet 2020, le Conseil d'État ordonne au gouvernement de prendre des mesures afin de réduire la pollution de l'air, sous astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard (CE, 18 juillet 2020, n° 394254).

La constatation, par le Conseil d'État, de l'insuffisance de mesures adoptées afin de lutter contre la pollution de l'air dans huit zones en France a conduit les pouvoirs publics à approfondir le cadre juridique relatif à la transition énergétique et notamment à accélérer la mise en place de zones à faibles émissions mobilité.

En effet, le cadre juridique des zones à faibles émissions mobilité, qui permettent aux collectivités de limiter la circulation des véhicules polluants sur leur territoire, a été approfondi par la mise en place d'une stratégie nationale portée notamment par un décret de 2020 (n° 2020-1138) ainsi que par une loi du 22 août 2021 dite "climat résilience" (n° 2021-1104) qui prévoit une extension de l'obligation de la mise en place de ZFE-m dans certaines collectivités.

Si les modalités de mise en œuvre, qui font intervenir de nombreux acteurs, peuvent paraître complexes pour les collectivités, ~~le département~~ le représentant de l'État dans le département peut permettre de clarifier et de mettre sous tension l'ensemble des acteurs afin d'en accélérer l'implémentation.

Dès lors, cette présente note vise à :

- Dresser les objectifs et le cadre juridique relatifs à la mise en place des ZFE-m (I) ;
- Mettre en œuvre les modalités de mise en œuvre des ZFE-m par les différents acteurs (II.A) ;
- Proposer une stratégie de mobilisation à l'échelle du département (II.B).

I. Les pouvoirs publics ont mis en place et approfondi le cadre juridique des ZFE-m, qui visent à pallier certains risques de pollution en agglomération

A. La mise en place de ZFE-m intervient dans le cadre des politiques environnementales mises en place par les pouvoirs publics notamment afin de pallier les

risques de pollution en agglomération.

1. La pollution en agglomération présente de nombreux risques sanitaires et environnementaux dont sont notamment à l'origine les transports.

• La pollution en agglomération présente nombreux risques sanitaires et environnementaux. D'une part, la pollution présente des risques écoumiques et écologiques. Alors que la théorie scientifique a démontré l'impact des sociétés modernes sur le climat (GIEC, 2021; équation de Kaya), la pollution de l'air en agglomération participe à la dégradation de l'environnement (Communiqué brochure, Ministère de la transition écologique, 2020), ce qui constitue ~~des~~ un risque tant écologique qu'économique (Corneil, 2015). D'autre part, la pollution présente de nombreux risques en matière de santé. En effet, alors que 6% de citoyens de l'Union européenne doivent vivre avec des niveaux de polluants atmosphériques considérés comme nuisibles par l'OMS, la pollution atmosphérique provoquerait près de 400.000 décès prématurés au sein de l'Union (Compte rendu européenne, 11/09/2018) et près de 48.000 en France (Santé publique France, Communiqué de presse, ministre de la transition écologique, 12/09/2020).

• La pollution de l'air en agglomération provient notamment des transports. Si la météo est un facteur clé de la qualité de l'air, les polluants atmosphériques en agglomération (oxydes d'azote (NOx); particule (PM₁₀ PM_{2,5}); ozone (O₃)) sont essentiellement émis par diverses activités humaines. Ainsi, si les émissions de PM₁₀ (40%) et de PM_{2,5} (>60%) sont essentiellement dues au secteur résidentiel, les émissions de NOx proviennent essentiellement du secteur des transports (>60%) (brochure mieux respirer, 2020), en raison du fait de la combustion de moteurs thermiques.

2. Dès lors, la mise en place de ZFE-m en agglomération vise à diminuer les risques sanitaires et sociaux liés à la pollution atmosphérique par les transports.

• La mise en place des ZFE-m répond à des objectifs économiques et écologiques : en restreignant l'accès des agglomérations à certains types de véhicules, les ZFE-m permettent de limiter la pollution et les externalités négatives (Digou, 1971; Trépo, 2014) liées aux transports. Par ailleurs, en prévoyant une telle interdiction et en subventionnant les achats de véhicules écologiques, les pouvoirs publics favorisent la transition énergétique.

• La mise en place des ZFE-m répond également à des impératifs juridiques. D'une part, l'état est un charge, au titre de la Constitution de 1946 (préambule, 1^{ère} phrase) de la garantie de la santé, qui est l'une des composantes de l'ordre public.

D'autre part, outre les directives européennes contraignantes (directive sur la qualité de l'air, 2018), l'État s'est engagé à travers diverses conventions internationales et textes législatifs qui véhiculent son action dans ce domaine à peine de sanction par le juge (CE, 2020, précité, CE, 2021, Grappe).

*

B. Les pouvoirs publics ont été lors mis en place et approfondi le cadre juridique relatif à la mise en place des ZFE, faisant dès lors intervenir de nombreux acteurs.

1. Les pouvoirs publics ont dès lors mis en place et approfondi le cadre juridique relatif aux ZFE-m.

• ~~Les obligations~~ Les obligations de mise en place de ZFE-m ont été étendues à de nombreuses collectivités. Alors que la loi d'orientation adoptée (loi n° 2019-1428) imposait l'instauration de ZFE-m à certains territoires, le décret n° 2020-1138 adapte la loi n° 2021-1104 prévoyant une extension de cette obligation aux communes ~~collectivités~~ et aux établissements publics de coopération intercommunale plus de 150.000 habitants au 31 décembre 2024.

• Des dispositifs étatiques visent à compléter les mesures restrictives des ZFE. D'une part, l'État a mis en place diverses mesures sectorielles visant à réduire la pollution atmosphérique (mobilité propre, mobilité active, feuille de route 2018). D'autre part, l'État subventionne, pour partie le transport écologique auprès de collectivités (coopérations budgétaires) mais également auprès de ménages et usagers (primes de conversion, bonus etc).

2. L'adoption de ZFE-m fait intervenir de nombreux acteurs, dont la pluralité permet une mise en œuvre effective des projets portés (v. Annexe n° 2 : liste des acteurs intervenants dans la conception et la mise en œuvre de ZFE).

* * *

II. Si la mise en œuvre de ZFE-m fait intervenir de nombreux acteurs à l'échelle locale, le représentant de l'État dans le département joue un rôle central de mise sous tension de acteurs, pour lequel une stratégie ambitieuse peut être adoptée.

A. Les modalités de la mise en œuvre de ZFE-m se sont vues enrichies par de nombreux acteurs locaux, qui ont et déjà mis en place des projets ambitieux.

1. Les modalités de la mise en œuvre des ZFE-m.

Concours d'accès aux Instituts Régionaux d'Administration

Nom de l'IRA : Lyon

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.

• La zone à faible émission de mobilité vise à réduire la pollution sur le territoire d'une agglomération par le biais de l'instauration d'une interdiction d'accès, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, pour certains catégories de véhicules.
Le dispositif repose en France sur le système de vignette Crit'air (0 à 5) qui classe les véhicules en fonction du degré d'émission de particule Nox et de pollution, dont plus de 17 millions d'exemplaires ont été distribués en 2020.

• La mise en œuvre concrète de ce dispositif est confiée aux élus locaux et acteurs territoriaux, au cours d'une procédure faisant intervenir de nombreux acteurs.
Le processus peut être ainsi résumé :

1. Au stade de la conception

⇒ 1.1. Une étude réglementaire préalable doit faire l'état des lieux environnemental et évaluer la réduction attendue des émissions polluantes.

⇒ 1.2. Le projet d'omnité est conçu par les services de l'autorité locale concernée

⇒ 1.3. Le projet de ~~statut~~ est soumis pour consultation publique et avis aux autorités organisatrices de la mobilité, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie et aux chambres consulaires concernées

2. Au stade de la prise de l'omnité

⇒ Organe: le maire ou le président de l'EPET ou le EPE-m par omnité local

⇒ 1. Sur la procédure à respecter: Le préfet

5. / 12

contrôle le respect des règles de procédure (étape réglementaire + consultation publique) et définit l'arrêté ou TA compétent le cas échéant

⇒ 2.2. Sur le contenu de l'arrêté :

- l'arrêté prévoit les mesures de restriction de la circulation applicable ;
- l'arrêté prévoit les zones concernées * ;
- l'arrêté prévoit les véhicules concernés ;
- l'arrêté prévoit les exceptions ;
- l'arrêté prévoit la durée de ZFE.

* nécessité de consulter l'autorité compétente en cas de déclassement de domaines qui excèdent la compétence de l'auteur de l'acte

→ le préfet contrôle la cohérence de objectifs fixés.

2. Les modalités de mise en œuvre de ZFE ont été largement exposées par les acteurs locaux, ce qui a pu donner lieu à la mise en place de projets ambitieux que le préfet compétent doit toutefois contrôler (Annexe n° 1 : Bilan à mi-parcours des actions de collectivités déjà engagées.).

*

B. Le représentant de l'État dans le département joue un rôle central de mise sous tension des acteurs pour lequel une stratégie surbatteuse peut être adoptée.

1. Le préfet joue un rôle central en matière de contrôle et de mise sous tension des acteurs dans le cadre de la mise en place de ZFE (V. Annexe n° 2)

2. Une stratégie de mobilisation à l'échelle du département peut dès lors être adoptée afin de favoriser et accélérer l'implémentation des projets.

Recommandation n° 1

⇒ Axe de mise en œuvre n° 1: Informer et communiquer à propos des conditions et des modalités de mise en œuvre des ZFE-m

- objectifs: - Accompagner les ZFE-m dans leur communication institutionnelle
- Aider à faire comprendre les objectifs de cette démarche
- Faciliter la mise en œuvre de ZFE-m par les acteurs concernés

• Recommandation n° 1.1: Proposer un programme de séminaire de présentation de la démarche

- présenter les objectifs écologiques;
- présenter les textes législatifs et réglementaires;
- présenter les modèles mis en place (V-22)
- présenter les autres politiques environnementales.

• Recommandation n° 1.2: Mettre en place un projet de communication institutionnelle

- y inclure la procédure à destination des élus et des autres acteurs.
- préciser le contenu de la carte;
- annexer une carte des acteurs (v. Annexe n° 2).

⇒ Axe de mise en œuvre n° 2: Accompagner les acteurs locaux dans leur mise en place de ZFE

- objectifs: - Permettre la mise en place d'un calendrier de nature à respecter les objectifs en matière de délai
- Permettre, en coopération avec l'Etat (prefet, ADEME), la mise en place de projets ambitieux

• Recommandation n° 2.1: Proposer un modèle de feuille de route

- y inclure l'évolution des restrictions (nuitées / vignettes / t'ou) en fonction du temps

• Recommandation n° 2.2: Proposer des exemples de ZFE-m déjà mises en place

à place par d'autres collectivités en partenariat
avec l'APPEME (v. Annexe n°1).

- création d'un site/brochure afin de
suivre en temps réel l'évolution et
les mesures mises en place, soit à l'échelle
de l'Etat, soit à l'échelle du département
- proposer la mise en place de groupes
de travaux entre collectivités du
même département.

* * *

Concours d'accès aux Instituts Régionaux d'Administration

Nom de l'IRA : Lyon

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

Epreuve : cos 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.

Annexe n° 1 :

Bilan à mi-parcours des actions de collectivité
déjà engagées.

• Dans le cadre de la mise en place de ZFE-m, de nombreuses collectivités ont adopté de tels dispositifs. Si la mise en place de ce dispositif a pu être rendue obligatoire pour les collectivités et agglomération de plus de 150.000 habitants, la progression de l'implémentation reste tout é fois dissymétrique, bien que des actions ambitieuses aient pu être mises en place :

→ Au sein de la métropole de Lyon (69) :

(date / fin de l'information : Depuis le 1^{er} janvier 2021, seuls les véhicules
2022) Crit-air 0, 1 et 2 peuvent circuler sur
le territoire de la ZFE (périumètre métrop-
ole).



ZFE-m

- Plusieurs dérogetions peuvent tout é fois permettre une circulation pour les véhicules de catégorie 3 à 5
- des aides financières ont été mises en place afin de renouveler les véhicules de moyen vités par le interdictions.

Parallèlement aux métropoles de Grand Paris, de Grenoble et de la ville de Paris, la métropole de Lyon a mis en place une ZFE de la fin précédente, ce qui justifie cet état de lieux favorable aux véhicules polluants. Toutefois, des collectivités aient mis en place une ZFE-m plus récemment ont

également des bilans positifs et des projets ambitieux : d'autres ont mis en place diverses mesures destinées à lutter contre la pollution.

⇒ au sein de la commune de Remes : un plan d'action 2015-19 prévoyait la création d'un plan de circulation des marchandises en centre ville ainsi que le repositionnement des aires de livraison de mine que la livraison de colis au lieu de Travers

⇒ au sein de la commune de Plaine Commune (93) : le PLS prévoit l'identification d'itinéraires stratégiques pour la marche, l'implantation d'une signalétique piéton et la mise à disposition de dépôts et places d'opération d'eménagement.

⇒ au sein de la métropole de Grenoble : autorotation de circulation aux véhicules de catégories Cit'air 4 et 5. À l'échéance 2025, seuls les véhicules de catégorie 1 sont autorisés.

⇒ au sein du département du Doubs : déshiquetage et bois de chauffage détruits ⇒ diminue la pollution de l'air.

⇒ au sein de la commune de Strasbourg : livraison de marchandise par voie fluviale destinée à pallier la limite de circulation des à la mise en place d'une ZFE

⇒ au sein de la commune de Reims : mise en place d'un plan de

Finances sup: 2020 protection de l'atmosphère (transports verts, transports
du commun, restriction de
l'implantation de projets
industriels).

Dès lors, malgré de nombreuses initiatives, de nombreuses collectivités ne
semblent pas avoir adopté de ZFE-m. Toutefois, la mise en place de mesures de
lutte contre la pollution pourrait permettre de faciliter la transition vers une
ZNE-m.

*

Annexe n°2

Carte des acteurs intervenant dans la conception et la mise en œuvre des ZFE

	En charge de la conception des politiques environnementales	En charge de la conception des ZFE	En charge de la mise en œuvre des ZFE
Échelle de l'Union européenne / internationale	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Union européenne</u>: Création et conception des politiques environnementales (compétences exclusives et partagées) Traité international: <u>engagements internationaux (COP)</u> 	/	/
Échelle de l'État central	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Ministère de la transition et des transports</u>: - exerce de la mise en place des politiques de transition - complète la mesure en ZFE (mobilité propre, actifs, autres financements, rénovation) 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Gouvernement</u> - simplification des procédures de déclenchement et d'extension de ZFE - fournit aux CT les outils pour mettre place système de tarification - met en place financement de transition la mobilité <u>ADEME</u>: - met en place des projets de ZFE innovants - diffuse pratiques aux CT 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>prefet</u> Δ - Contrôle la conformité de l'acte réglementaire ZFE - dans l'exercice d'une compétence de police des autorités ayant instance; prend des mesures visant à pallier aux infractions.
Échelle des autorités déconcentrées			
Échelle locale / territoriale	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Territoires</u>: ① <u>EPCI (métropoles et communautés urbaines)</u> - disposent de la conception/compétence en matière d'urbanisme (à défaut collectivité - SOT <u>Défini schéma territorial / économique</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Territoires (EPCI/Communes)</u>: déplacent d'ici fin 2024 ZFE (mise en place d'une étude réglementaire) • <u>consultation publique par autorités organisatrices de la mobilité / conseils régionaux des communes limitrophes, gestionnaires de voiries, chartes conseils</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Territoires (EPCI/communes)</u> mettent en place et font respecter les ZFE (pouvoir de police spéciale)