



## Environnement

# Zones à faibles émissions : un enjeu de santé publique

“ À travers la loi mobilités, l’État et les collectivités se sont engagés ces dernières années pour l’amélioration de la qualité de l’air par le biais d’un déploiement des zones à faibles émissions (ZFE). Décryptage. ”

« En France, la pollution de l’air est responsable de près de 40 000 décès prématurés par an », pointe la dernière enquête de Santé publique France. Alors que la première zone à faibles émissions (ZFE) a vu le jour à Paris le 1<sup>er</sup> septembre 2015 pour les poids lourds, bus et autocars, la mesure s’est depuis étendue à tous les véhicules (voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids lourds, deux-roues motorisés) à l’exception des engins agricoles, et à d’autres secteurs géographiques. Aujourd’hui, la France compte onze ZFE dont les métropoles de Lyon (Rhône), Saint-Étienne (Loire), Grenoble (Isère) et Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme). Ce dispositif a déjà fait ses preuves en Europe avec près de 250 zones déployées depuis plusieurs années sous le dénominateur low emission zone (LEZ). « Selon un retour d’expériences européennes, le bénéfice d’une LEZ sur la qualité de l’air est significatif pour les particules (PM). Pour les oxydes d’azote, il sera d’autant plus important que les niveaux de restriction seront ambitieux. Ainsi, l’introduction de l’Ulez (Ultra low emission zone) dans le centre de Londres où les diesels sont dorénavant interdits se traduit par une réduction de près de 50 % des émissions de ces oxydes », explique Chantal Derkenne, ingénieure au service Qualité de l’air à l’agence de la transition écologique (Ademe). Cette

dernière souligne que « la mise en place d’une zone à faibles émissions ne peut pas résoudre à elle seule les problèmes de qualité de l’air. C’est un dispositif à déployer parmi un ensemble plus large de mesures pour limiter les émissions de polluants ». Un sentiment partagé par Charlotte Lepitre, responsable projets et partenariats à Atmo France, fédéra-

lité de l’air en France, l’État et les collectivités locales ont choisi de lutter conjointement contre ce fléau sanitaire à travers le déploiement, en 2018, de zones à faibles émissions. Ce dispositif consiste, selon les indicateurs propres à chaque localisation, à limiter – sur des plages horaires déterminées – l’accès à une partie du

« La mise en place progressive des restrictions laisse du temps aux individus et acteurs économiques pour s’adapter par le remplacement de leur véhicule mais aussi par des changements en faveur de mobilités alternatives et d’autres modes d’organisation au quotidien », ajoute Chantal Derkenne. « 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 (dioxyde d’azote) et PM10 (particules) jusqu’à 12 % et de 15 % de PM2,5 peuvent être observées », prévient le ministère de la Transition écologique et solidaire. Des textes réglementaires européens fixent des valeurs limites de concentration à ne pas dépasser, au même titre que l’Organisation mondiale de la santé (OMS) qui a durci le seuil pour garantir un non-risque sanitaire. Depuis l’été dernier, le déploiement des ZFE est devenu obligatoire pour les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants, comme l’indique l’article 119 de la loi climat et résilience. « Les grandes métropoles doivent considérer cela comme une opportunité d’améliorer la qualité de vie de leurs habitants. C’est un outil pertinent pour les zones urbaines, mais pas le seul », conclut Charlotte Lepitre. ■



Au 25 avril 2021, 18,5 millions de certificats qualité de l’air ont été commandés soit 48 % du nombre total de véhicules en circulation en France, selon Atmo France.

tion des associations de surveillance de la qualité de l’air. « De nombreux efforts sont à faire pour avoir une amélioration de la qualité de l’air globale sur tout le territoire national. Tout n’est pas de la responsabilité du citoyen, les actions doivent aussi venir des secteurs industriels, maritimes et agricoles, mais aussi des décideurs publics », ajoute-t-elle.

### Protéger les habitants des grandes villes

Mais en quoi consistent réellement ces ZFE ? Face à une mauvaise qua-

lité de l’air en France, l’État et les collectivités locales ont choisi de lutter conjointement contre ce fléau sanitaire à travers le déploiement, en 2018, de zones à faibles émissions. Ce dispositif consiste, selon les indicateurs propres à chaque localisation, à limiter – sur des plages horaires déterminées – l’accès à une partie du territoire aux véhicules les plus émetteurs de polluants atmosphériques pour améliorer non seulement la qualité de l’air dans les zones les plus touchées par cette pollution mais aussi la santé des citoyens. Ainsi, seuls les véhicules les moins polluants (en fonction de leur certificat Crit’Air) ont le droit de circuler lors des périodes où la circulation est restreinte. « Au 25 avril 2021, 18,5 millions de certificats qualité de l’air ont été commandés soit 48 % du nombre total de véhicules en circulation en France », indiquait une étude d’Atmo France.

Amandine Priotel



La mise en place des zones à faibles émissions vise à inciter les habitants à utiliser des formes de mobilité alternatives.

## À L’ÉTRANGER / En Europe, les ZFE se déploient



En avril 2020, 247 zones à faibles émissions ont été recensées à travers 13 pays européens.

L’Union européenne – et plus largement l’Europe – est la partie du monde où l’on recense le plus de zones à faibles émissions (ZFE). En avril 2020, selon le dernier rapport annuel de l’Ademe sur les zones à faibles émissions à travers l’Europe, on recense 247 ZFE dans 13 pays européens (Angleterre, Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grèce, Italie, Pays-Bas, Portugal, République tchèque et Suède). Toutes ont pour objectif de réduire les émissions du trafic routier afin d’améliorer la qualité de l’air. Les mesures de restriction varient d’un État à l’autre, et parfois même d’une zone à l’autre au sein d’un même État, tant pour ce qui concerne les catégories de véhicules interdites que pour les dérogations ou les modalités de contrôle et de sanction. La plupart des ZFE établissent des interdictions progressives dans le temps, en commençant par les véhicules utilitaires lourds. Le dimensionnement d’une ZFE est variable et dépend du contexte local. Elle peut concerner uniquement une partie du centre-ville, la totalité d’une agglomération ou le regroupement de plusieurs communes. Afin de faire respecter les restrictions de circulation, les deux principaux moyens de surveillance déployés en Europe sont la vidéosurveillance et le contrôle par la police.

### Tour d’Europe

La Suède, pionnière en la matière, a lancé le mouvement en 1996 afin de désengorger ses métropoles des camions diesel et des cars de plus de 3,5 t. En avril 2020, on recensait huit ZFE dans le pays. L’Italie est le pays qui compte aujourd’hui le plus de ZFE, avec 117 au total. L’Allemagne arrive deuxième avec 87 villes disposant de ZFE. Certaines ont même déjà franchi le cap de l’interdiction aux véhicules roulant au diesel. C’est le cas de Berlin, Darmstadt, Hambourg et Stuttgart. Le Royaume-Uni compte depuis fin 2021 une dizaine de ZFE sur son territoire (alors qu’il n’en comptait que deux au premier trimestre 2021). L’Espagne, qui ne compte actuellement que deux ZFE, a voté une loi obligeant toutes les communes de plus de 50 000 habitants à se doter d’une ZFE d’ici 2023. L’Autriche et le Danemark dénombrent chacun quatre ZFE, la Belgique en possède trois et la Grèce, le Portugal et la République tchèque une seule. En France, à horizon 2025, il sera obligatoire d’établir une ZFE dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants. ■

Pierre Garcia

PROFESSIONNELS / La création de zones à faibles émissions complique la circulation des professionnels et suscite des inquiétudes. Pour les accompagner, de nombreux acteurs proposent aujourd’hui des solutions.

## Travailler dans une zone à faibles émissions

Depuis la création d’une zone à faibles émissions (ZFE) par Grenoble-Alpes Métropole en mai 2019, les véhicules utilitaires ayant un Crit’Air 4 ou 5 ou étant catégorisés « non classés » ne peuvent plus circuler dans vingt-sept communes de la Métropole. En juillet 2022, viendra le tour des Crit’Air 3. En 2025, l’objectif sera d’interdire tous les véhicules professionnels n’ayant pas un Crit’Air 1.

### Circulation restreinte

Conçues pour participer à l’amélioration de la qualité de l’air respiré par les habitants, les ZFE imposent des règles strictes aux conducteurs d’utilitaires et de poids lourds, avec des conséquences lourdes pour les professionnels. « Je ne suis pas contre le fait qu’il y ait des restrictions en raison de la pollution. Mais dans le contexte actuel, on ne peut pas exiger que chacun change de véhicule, d’autant plus que les délais d’obtention sont très longs et que dans le cas de l’achat d’un véhicule électrique, il faut payer très cher », explique Jacqueline Rebuffet, vice-présidente de la chambre d’agriculture de l’Isère. « Nous sommes agriculteurs, nous travaillons en circuit court et la ZFE est très contraignante pour nous », témoigne Régine Oddos. Agricultrice au sein du Gaec du Moulin, à Lalley, elle commer-



Les interdictions liées à la mise en place des zones à faibles émissions compliquent la circulation des véhicules utilitaires et des poids lourds pour assurer les livraisons.

cialise farine, lentille et viande de porc dans des villes concernées par la ZFE, comme Claix et Grenoble. « Nous avons des Crit’Air 3 et des Crit’Air 2, donc pour l’échéance de juillet 2022, nous pourrions nous débrouiller, mais lorsque seuls les Crit’Air 1 seront autorisés en 2025, ce sera plus compliqué », ajoute-t-elle. D’autant plus que les véhicules du Gaec du Moulin

sont équipés de compartiments frigorifiques. Or, il n’y a actuellement pas de Crit’Air 1 avec une capacité suffisante en termes de charge utile ou d’autonomie. « Nous sommes en montagne, il faut que le véhicule soit capable de remonter la pente », précise Régine Oddos. « Nous comptons sur les dérogations qui seront mises en place et nous espérons que d’ici

2025, des utilitaires qui correspondent à nos besoins seront créés. Sinon, ce sera à la clientèle grenobloise de venir chercher nos produits ».

### Épauler les producteurs

Pour certains professionnels, l’adaptation à cette nouvelle réglementation est facilitée par les structures qui les accueillent, comme le marché d’intérêt national (MIN) de Grenoble. Il regroupe une quinzaine de grossistes qui approvisionnent quotidiennement deux-cent-cinquante clients. Quinze à vingt producteurs vendent quant à eux sur le carreau. Le site est également ravitaillé par un réseau de fournisseurs dont les produits arrivent par le biais de transporteurs. « Avec la Métropole, nous avons mis en place un plan d’aménagement pour fournir aux professionnels des moyens de respecter la réglementation », explique Jean-Luc Duperret, directeur du MIN. Des travaux d’aménagement d’une station GNV sont en cours sur le parking du MIN. Elle sera opérationnelle en septembre et complètera l’offre qui existe déjà sur le parking du marché. Deux places munies de recharges pour les véhicules électriques sont laissées à disposition des grossistes. Dans l’année, le MIN passera à six bornes de recharge. Pour autant, même si le marché se place dans une

démarche de transition énergétique et accompagne les professionnels vers ce mouvement, les difficultés s’installent avec l’interdiction de circuler posée à l’encontre des Crit’Air 3. « Il est compliqué de modifier totalement un parc de véhicules, cela prend du temps », explique Jean-Luc Duperret. Pour d’autres, la solution choisie est la logistique mutualisée afin de faciliter les livraisons en ville. La structure Mangez Bio Isère, située dans le MIN, pratique cela depuis dix ans. « Ainsi, les trois quarts des flux de livraison de nos producteurs passent par le MIN », explique Lydéric Motte, son directeur. « Il faut aussi savoir qu’un quart de nos livraisons en centre-ville sont effectuées à vélo. Une remorque attachée à chacun de nos vélos permet de livrer dix à quinze clients par jour ». Le reste des livraisons s’effectue en véhicule léger commercial. « La réglementation nous a permis de transformer la flotte diesel en GNV. ■

Morgane Poutel

- 1. Bresson, Champ-sur-Drac, Champagnier, Claix, Corenc, Echiroles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, Jarrie, Le Pont-de-Claix, La Tronche, Meylan, Montchaboud, Noyarey, Poizat, Quaix-en-Chartreuse, Saint-Egrève, Saint-Martin-d’Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Sassenage, Seyssin-et-Parisot, Seyssins, Vaires-Allières-et-Risset, Venon, Veurey-Voreize.
- 2. Gaz naturel véhicule. Il s’agit d’un carburant essentiellement composé de méthane.

POLITIQUE / Poussée par les directives européennes, la France a, ces dernières années, accéléré le développement de zones à faibles émissions sur son territoire. Exemple avec les Métropoles de Lyon et Grenoble, parmi les plus actives en matière de préservation de la qualité de l’air.

## ZFE : les conseils métropolitains en action

Dans la métropole de Lyon, 60 % des déplacements motorisés concernent des distances de moins de trois kilomètres. Ce chiffre, comparable à ceux observés dans les principales métropoles françaises, témoigne d’une culture très ancrée de la voiture. Dans la région lyonnaise, une ZFE a été mise en place en 2019 pour les véhicules professionnels lourds et légers. Progressivement, les véhicules des usagers ont été concernés, ceux portant les vignettes Crit’Air 5 et 4 puis 3 ont été bannis de la circulation dans une zone géographique couvrant l’intérieur du périurbain lyonnais. « La ZFE ne concerne que les vignettes Crit’Air. Les mesures de voirie comme les limitations de vitesse n’ont rien à voir même si l’objectif est le même », explique Jean-Charles Kohlaas, vice-président de la Métropole de Lyon, délégué aux déplacements, aux intermodalités et à la logistique urbaine.



Jean-Charles Kohlaas, vice-président du Grand Lyon délégué aux déplacements, aux intermodalités et à la logistique urbaine.

### Jusqu’à 6 000 € d’aide à la conversion à Lyon

Depuis 2020, une majorité emmenée par les Écologistes dirige la Métropole de Lyon. Bien décidés à aller plus loin que leurs prédécesseurs, les élus métropolitains ont fixé l’objectif de ne plus compter aucun véhicule Crit’Air 2 d’ici 2026. Mais avant, une extension géographique de la ZFE au-delà du périurbain lyonnais est envisagée dès 2023. Le débat, lancé depuis plusieurs mois, inclut pouvoirs publics et acteurs du privé, et notamment le monde agricole. « Pour les professionnels qui travaillent sur les marchés ou qui ont besoin de circuler dans la ZFE pour se fournir, des dérogations qui peuvent porter sur plusieurs véhicules sont accordées. Ces dérogations sont temporaires, sur trois ans par exemple, le temps de changer son véhicule. Si on cumule les aides de la Métropole et de l’État, on arrive à une somme de 6 000 €. Mais ne nous y trompons pas, l’instauration de la ZFE vise aussi à pousser ceux qui le peuvent

à se passer de voiture. C’est pourquoi nous avons doublé les investissements dans les transports en commun avec l’objectif de diviser par deux le nombre de voitures circulant dans la métropole », poursuit Jean-Charles Kohlaas.

### Une « approche pragmatique » à Grenoble

Un peu plus au Sud à Grenoble, une première ZFE a aussi été mise en place en 2019 pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers sur un territoire couvrant vingt-sept communes (lire ci-contre). Mais dès 2023, une deuxième ZFE incluant tous les usagers sera mise en place dans un périmètre couvrant treize communes métropolitaines. Pourtant, la Métropole grenobloise revendique « une approche pragmatique et fait tout pour que la ZFE ne pèse pas trop sur l’activité », pour reprendre les mots de Cécile Cernatiempo, conseillère métropolitaine déléguée à la qualité de l’air. « Comme partout, des dérogations sont accordées aux agriculteurs ou aux marchands sédentaires. Au-delà des aides financières, nous fournissons aussi un accompagnement par un prestataire pour définir le projet de transition ». Si des chiffres précis n’ont pas encore été dévoilés, l’élue métropolitaine affirme que « les premiers résultats de la ZFE existante sur la qualité de l’air sont meilleurs qu’espérés ». De quoi prouver, d’après elle, « l’intérêt des ZFE pour les territoires très exposés à la pollution ». ■