

ENGAGEMENT METROPOLITAIN EN FAVEUR D'UNE ZONE A FAIBLES EMISSIONS (ZFE) - PRINCIPE - DECISION

Les publications de l'Agence Nationale de Santé Publique (Santé Publique France) en 2016 font état d'enjeux majeurs de santé liés à la pollution de l'air, avec 48 000 décès prématurés évitables par an à l'échelle française, 6500 à l'échelle de la Région Hauts-de-France, et près de 1 700 à l'échelle de la métropole européenne de Lille, et d'impacts financiers considérables, respectivement de 100 Milliards d'euros en France, 19 Milliards dans les Hauts-de-France, et 5 Milliards à l'échelle métropolitaine. Cette même étude indique une perte d'espérance de vie du fait de cette mauvaise qualité de l'air allant de 11 à 16 mois dans les Hauts-de-France. Ce bilan s'alourdit encore au regard des résultats d'une récente étude publiée en mars 2019 par la Société Européenne de Cardiologie, qui conclut à présent à 67 000 morts prématurés par an en France imputables aux polluants atmosphériques. Ces conséquences sanitaires sont avant tout dues à la pollution permanente de l'air, dite de fond, et dont les pics récurrents de pollution notamment par dépassement des seuils réglementaires européens de particules fines, ou d'ozone (issue de la transformation chimique des oxydes d'azote) sont les révélateurs.

Cette pollution atmosphérique est issue de multiples sources d'émissions liées à l'activité du territoire. Parmi de multiples secteurs émetteurs de ces polluants atmosphériques (activités industrielles, production de l'énergie, construction, secteur tertiaire, habitat,...), la mobilité intense générée par la métropole, avec près de 5 millions de déplacements par jour effectués majoritairement en transports routiers (57,5 % des déplacements des habitants de la MEL se font en voiture particulière, et l'essentiel des livraisons et départs de marchandises sont effectués en véhicules utilitaires et poids-lourds), contribue en particulier aux émissions d'oxydes d'azote et de particules fines.

Au regard de ces enjeux majeurs de santé, et compte tenu de ses compétences d'une part en matière de lutte contre les pollutions de l'atmosphère, et d'autre part en matière de Transports et Mobilité, la métropole européenne de Lille a engagé une étude à l'échelle de ses 90 communes, visant à limiter la circulation des véhicules les plus polluants pour réduire les émissions de polluants issues des flux motorisés. Cette réflexion a permis de mesurer l'opportunité de mettre en œuvre un dispositif de "Zone à Circulation Restreinte", renommée depuis "Zone à Faibles Emissions" sur une partie du territoire métropolitain.

Engagée en juillet 2017, cette étude a été menée dans le cadre du dispositif du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire "Villes respirables en 5 ans", suite à la délibération du conseil métropolitain 17 C 0197 du 10 février 2017. Les réflexions ont conduit la MEL et ses partenaires (DREAL Hauts-de-France, DIR Nord,

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

ADEME, ATMO Hauts-de-France) à identifier un scénario opportun de Zone à Faibles Emissions, approfondi avec les Maires et élus des communes comprises dans le périmètre de la mesure qui compte 11 communes : Lille, Loos, Haubourdin, Ronchin, Faches-Thumesnil, Sequedin, Lomme, Lambersart, Saint-André-Lez-Lille, Marquette-Lez-Lille, La Madeleine.

I. Rappel du contexte

I.1 Les Zones à Faibles Emissions, mesures pour contribuer à protéger les populations de la pollution atmosphérique

Une Zone à Faibles Emissions vise à protéger les populations de la pollution atmosphérique, à améliorer le cadre de vie par une action en faveur de la santé de l'ensemble des habitants, usagers, visiteurs, d'un territoire soumis à ce type de pollution.

A l'instar des 230 "Low Emission Zone" (LEZ) actuellement actives en Europe et mises en œuvre ces 25 dernières années, le principe des Zones à Faibles Emissions (ZFE) repose sur la limitation d'accès à un périmètre identifié pour les véhicules motorisés qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions de polluants. Le retour d'expérience effectué démontre l'intérêt de ce type de mesure avant tout pour accélérer le changement de véhicule et aller vers un parc de véhicules plus récents et moins polluants, et inciter à l'évolution du changement de comportement de mobilité en passant à d'autres modes de déplacements que la voiture individuelle.

En France, il est actuellement possible de mettre en œuvre ce type de dispositif selon l'article L.2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, sous l'appellation Zones à Circulation Restreinte » (ZCR). Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) propose de remplacer le terme « ZCR » par celui de « Zones à Faibles Emissions » (ZFE).

I.2. Un mouvement de fond

La mise en œuvre de ZFE s'appuie notamment sur la vignette Crit'air créée en France au niveau national par l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du Code de la route.

En 2017 et 2018, les villes de Paris, ainsi que Bruxelles et Anvers en Belgique, ont mis en place ce dispositif pour certains types de véhicules particuliers, de véhicules utilitaires de livraison et poids lourds, bus et autocars (etc.), ainsi que les métropoles de Grenoble, Strasbourg, du Grand Lyon, pour certains véhicules de transport et de livraison de marchandises. A Paris, la mesure interdit la circulation des véhicules sans vignette et en crit'air 5, et sera étendue au crit'air 4 à partir de juillet 2019. La Métropole du Grand Paris s'est engagée à commencer la mise en place de la mesure à partir de juillet 2019, à l'échelle de 79 communes (5,6 millions d'habitants). Grenoble étend actuellement son dispositif à 10 communes de l'agglomération, puis

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

visera 28 communes en 2020. Plusieurs autres collectivités étudient actuellement l'opportunité et la faisabilité d'une ZFE, notamment Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Rouen, (...), et en octobre 2018, 15 collectivités territoriales ont signé avec l'Etat un pacte d'engagement à renforcer ou déployer une ZFE d'ici fin 2020.

L'étude menée par la Métropole Européenne de Lille se place dans la continuité de ce mouvement de fond.

I.3. L'étude d'opportunité et de préfiguration menée par la Métropole Européenne de Lille

Engagée en juillet 2017, cette étude a été confiée dans le cadre de procédures de marché public à des prestataires spécialisés. Son comité de pilotage, présidé par les vice-présidents métropolitains en charge du développement durable et de la lutte contre les pollutions de l'air, et des sujets transports - mobilité et voirie, a associé la DREAL Hauts-de-France, la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Nord, l'ADEME Hauts-de-France, ATMO Hauts-de-France. Il s'est réuni six fois, les trois dernières réunions associant également à la démarche les Maires du périmètre choisi pour être approfondi et consolidé.

Des réunions et rencontres spécifiques ont également permis de consolider les réflexions avec des partenaires du territoire, acteurs associatifs (usagers de transport, environnement, ...), du monde économique, du transport de voyageurs ou de marchandises, etc.

La MEL a également participé dans ce contexte d'étude à plusieurs rencontres nationales afin d'approfondir le retour d'expériences, partager les réflexions, organisées par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES), le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), l'Alliance des collectivités pour la qualité de l'air, etc.

I.4. Principaux éléments de diagnostic concernant la responsabilité des flux routiers motorisés dans les différentes émissions de polluants atmosphériques

Les analyses ont tout d'abord permis un état des lieux et un diagnostic de la qualité de l'air afin notamment d'objectiver, à l'échelle de la métropole lilloise, la part de responsabilité des transports routiers dans les émissions de polluants atmosphériques, avec deux marqueurs principaux :

60 % des émissions d'oxydes d'azote, polluant pouvant également être responsable, par combinaison chimique, de pics d'ozone ;

32 % des émissions de particules fines PM10, et 30 % des émissions de particules très fines PM2,5 (concernant les particules PM10 et 2,5, un tiers est issu des émissions du secteur résidentiel et des activités tertiaires notamment issues du chauffage, et un autre tiers du secteur industriel et de la branche énergie).

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

Comparativement, les autres types de transport, aérien, ferroviaire, fluvial, maritime, ne représentent à l'échelle de la MEL, cumulés, qu'une part minime de 1 % de la totalité des émissions d'oxydes d'azote, de 3 % des émissions de particules fines PM10, et de 2 % des émissions de particules très fines PM2,5.

Concernant les particules fines, ce sont les véhicules particuliers qui sont le plus émetteurs avec 55 % des émissions routières, le reste se répartissant à parts égales entre les véhicules utilitaires légers et les poids lourds (flux de véhicules dont la très grande majorité est en lien avec l'activité de la métropole, le transit ne représentant qu'une faible part des mouvements et des kilomètres réalisés sur le territoire).

Concernant les oxydes d'azote, les véhicules particuliers restent également majoritaires avec 43 % des émissions routières de ces polluants, les poids lourds représentant 37 %, et les véhicules utilitaires légers 19 %.

Le trafic routier s'avère donc responsable d'une part significative des émissions de certains types de polluants (particulièrement oxydes d'azote et particules fines), et sont donc à l'origine, à l'échelle de la MEL, d'une pollution de fond présente en continu et contribuent à des pics de pollution épisodiques récurrents.

I.5. Populations exposées à la pollution atmosphérique

La carte stratégique de l'air réalisée par l'Association Agréée de Surveillance Qualité de l'Air (AASQA) ATMO Hauts-de-France présente une vue synthétique de l'état de la qualité de l'air sur le territoire métropolitain en superposant les résultats de plusieurs années (2014, 2015 et 2016) et pour plusieurs polluants (dioxyde d'azote NO2, particules PM10 et PM2.5). Elle permet de distinguer plusieurs zones basées sur le respect ou non d'objectifs environnementaux : valeurs limites réglementaires, et préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour la santé. Cette carte permet d'identifier, à l'échelle de la MEL, les volumes de la population exposée à la pollution de l'air à des degrés divers et d'identifier des secteurs prioritaires en conséquence.

Les secteurs denses de la métropole sont les plus exposés, et notamment aux abords des axes routiers structurants gérés par l'Etat ou la MEL. 4'000 habitants sont situés dans des secteurs en dépassement des valeurs limites réglementaires, et 4'500 dans des zones de dépassement potentiel en limite immédiate de valeur réglementaire. Cette carte stratégique de l'air permet également d'identifier un volume de plus de 400'000 habitants situés dans une zone en dépassement du seuil pour les particules fines PM10 identifié par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) à ne pas dépasser pour éviter les effets nuisibles de la pollution de ce polluant sur la santé humaine.

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

I.6. L'identification d'un scénario opportun pour diminuer les émissions des polluants marqueurs du trafic routier et contribuer à améliorer la qualité de l'air

A partir de ce diagnostic, 12 scénarios, croisant types de véhicules interdits à la circulation en fonction des vignettes crit'air, évolution du parc de véhicules, report modal, ont été testés sur quatre périmètres : la totalité des 90 communes de la MEL, un périmètre composé de 28 communes du secteur dense central de la métropole (de Lille et sa première couronne au secteur Roubaix - Tourcoing - Wattrelos et jusque la frontière belge), un périmètre à l'échelle du centre de l'agglomération reprenant le périmètre de circulation différenciée pouvant être activé par le Préfet en cas de persistance de pic de pollution, et un périmètre à l'échelle de Lille intra-muros. L'objectif de ces tests a été de déterminer un secteur opportun et les types de véhicules autorisés ou pas à y circuler, au regard des diminutions des polluants marqueurs du trafic routier (les oxydes d'azote et les particules fines et très fines), et en analysant les effets éventuels de report des flux routiers et d'augmentation des émissions de polluants à l'extérieur du périmètre de Zone à Faibles Emissions.

Un premier enseignement fondamental porte sur l'échelle du périmètre. Les analyses ont mis en évidence qu'une Zone à Faibles Emissions à une échelle trop petite, testée sur le périmètre Lille intra-muros, ne permettrait pas d'obtenir des effets suffisants de réduction des émissions de polluants et aurait des effets induits négatifs en dehors de la ZFE avec des reports de flux routiers contournant la zone, une augmentation des distances parcourues en transport motorisé à l'échelle de la MEL et une augmentation corrélée des émissions de polluants dans des secteurs aujourd'hui relativement préservés.

Une ZFE qui porterait sur la totalité de la MEL apparaît en revanche une échelle trop importante, à ce stade, pour une première phase d'application, avec un risque de génération d'un report de trafic à l'extérieur de la MEL sur les agglomérations voisines par exemple, et pourrait rendre plus difficilement acceptable la mesure du point de vue des impacts sur les territoires voisins.

Un second enseignement fondamental porte sur les types de véhicules autorisés ou interdits à la circulation dans le périmètre de la ZFE testés à l'aide de modélisations. Les analyses ont établi que les classes crit'air de véhicules 1, 2 et 3 et vignette verte représentent à ce jour près de 80 % des véhicules circulant au sein du territoire. Les 3 autres classes crit'air de véhicules, non classés, crit'air 5 et 4, représentent 22 % du parc de véhicules qui circule sur le territoire de la métropole européenne de Lille. Mais ces 22 % de véhicules non classés, crit'air 5 et 4, totalisent 38 % des émissions des oxydes d'azote et 32 % des particules fines. D'autre part, l'incorporation des véhicules crit'air 4 en plus des non classés et crit'air 5 permet de doubler les effets de réduction des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines. Il apparaît donc intéressant de viser à terme une limitation de ces trois catégories de véhicules, qui correspondent aux véhicules légers et utilitaires légers essence d'avant 1997 et diesel d'avant 2007, et poids lourds avant octobre 2009. Au vu de leur impact très modeste tant en termes de circulation qu'en termes d'émissions de polluants, les deux-roues motorisés ne seront pas concernés par la mesure.

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

Enfin, le troisième enseignement a été de démontrer l'effet déterminant de l'incorporation à la mesure des axes routiers structurants compris dans le périmètre de la ZFE, autoroutes non concédées gérées par l'Etat, et ancien réseau départemental géré depuis le 1er janvier 2017 par la MEL. L'inclusion de ces axes routiers à la mesure accentue fortement les diminutions de polluants marqueurs du trafic routier.

Ces enseignements, et l'ensemble des analyses et des échanges, ont permis d'aboutir à l'identification d'un périmètre d'opportunité regroupant 12 communes à l'échelle du centre de l'agglomération qui serait opportun au regard de l'ensemble des critères étudiés pour engager une première expérimentation de Zone à Faibles Emissions, composé des communes de Lille-Hellemmes, Lomme, Sequedin, Haubourdin, Loos, Faches-Thumesnil, Ronchin, La Madeleine, Saint-André-lez-Lille, Marquette-lez-Lille, Marcq-en-Baroeul, Lambersart.

Une Zone à Faibles Emissions à cette échelle, n'autorisant à terme que la circulation des véhicules essence et diesel classés en vignettes Crit'air 3, 2, 1, et des véhicules 100 % électrique ou hydrogène (vignette verte), permettrait des diminutions très significatives des polluants émis par les flux routiers :

au sein de la Zone Faibles Emissions de l'ordre de - 30 % d'émissions d'oxydes d'azote, - 35 % d'émissions de particules très fines PM 2,5, - 28 % d'émissions de particules fines PM 10 ;

et y compris à l'échelle des 90 communes de la MEL, avec des diminutions de l'ordre de - 17 % d'émissions d'oxydes d'azote, - 22 % d'émissions de particules très fines PM 2,5, - 19 % d'émissions de particules fines PM 10.

Ces résultats très significatifs en matière de réduction des émissions sont obtenus sans report de trafic problématique significatif sur le réseau routier et sans génération d'émissions de polluants de l'air sur des secteurs extérieurs à la Zone à Faibles Emissions.

Les modélisations réalisées par ATMO Hauts-de-France à partir de ce scénario ont permis également d'évaluer sa contribution à l'amélioration globale de la qualité de l'air, avec des baisses de concentrations des principaux polluants marqueurs du trafic routier sur tout le territoire métropolitain, accrues au sein de la ZFE et en proximité des axes routiers structurants, et notamment des baisses sur les secteurs en dépassement de valeur limite réglementaire identifiés par la carte stratégique de l'air.

Ce scénario de Zone à Faibles Emissions permettrait donc de contribuer à améliorer la qualité de l'air à l'échelle des 90 communes de la MEL et pour l'ensemble de ses habitants et usagers, sans générer d'externalités négatives liées à des reports de trafic importants et émissions induites de polluants de l'air en conséquence.

II. Objet de la délibération

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

Au terme des analyses citées précédemment et des échanges approfondis et des concertations menés avec l'ensemble des partenaires et notamment les Maires et élus des communes du périmètre identifié comme opportun à l'échelle du "centre agglomération", ainsi que les services de l'Etat, la mesure de Zone à Faibles Emissions proposée en vue d'une mise en œuvre d'une première expérimentation à cette échelle porterait sur :

- une limitation de circulation à terme des véhicules légers (VL), Véhicules Utilitaires légers (VUL), et Poids Lourds (PL) classés, au regard de la certification nationale en vigueur en vignette crit'air 4, 5, et non classés. Ces limitations de circulation peuvent être mises en place progressivement, et échelonnés dans le temps, de manière à donner de la lisibilité aux métropolitains appelés à circuler dans ces zones ;
- une application permanente 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, cette temporalité facilitant à la fois la lisibilité du dispositif pour les usagers et la capacité à le contrôler ;
- au sein d'un périmètre composé de tout ou partie des 11 communes de Lille-Hellemmes, Lomme, Sequedin, Haubourdin, Loos, Faches-Thumesnil, Ronchin, la Madeleine, Saint-André-lez-Lille, Marquette-lez-Lille, Lambersart, ambitieux au regard de ses 60 km² de superficie, de la population directement concernée (340'000 habitants), du nombre d'emplois dans ce secteur (200'000), du nombre de scolaires (75'000), et incluant le Centre Hospitalier Régional Universitaire et autres équipements de santé et de soins (La Louvière, Clinique du Bois, etc).

Ce secteur est également globalement bien desservi par le réseau structurant de transport en commun, notamment les deux lignes de métro, les deux lignes de tramway, plusieurs Lianes et lignes de bus à forte fréquence, lignes TER. Il est également entouré d'offre de stationnement en parc-relais en proximité immédiate et en lien avec le réseau de transports collectifs urbain ou à une échelle élargie au niveau de pôles d'échanges multimodaux connectés au réseau TER, dont certains font l'objet d'une augmentation d'offre en cours ou programmée.

La Métropole sera attentive à l'ensemble des Métropolitains qui se rendent dans la ZFE pour des motifs professionnels, scolaires ou autre et qui ne disposent pas à l'heure actuelle d'autres moyens que leur véhicule thermique ancien, avec également l'objectif de privilégier les alternatives.

Ce périmètre a donc été identifié comme opportun pour initier la démarche de ZFE. Il est proposé de poursuivre les échanges pour affiner les conditions de sa mise en œuvre.

D'autre part, des échanges seront engagés avec les autres communes qui souhaiteraient envisager leur intégration à la mesure.

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

II.1. Un projet qui repose sur un triptyque d'engagements préalable à sa mise en œuvre

La mise en place d'une Zone à Faibles Emissions passe par la co-construction d'un projet porté à la fois par l'Etat, les communes volontaires, et la métropole européenne de Lille sous la forme d'un triptyque d'engagement de ces trois parties prenantes.

La dernière phase de l'étude réalisée a, notamment, permis de clarifier les principaux jalons de création d'une ZFE, et d'étudier des propositions en matière de progressivité de la mesure, d'information, de pédagogie et de communication, d'accompagnement des usagers, de contrôle, de calendrier dans le cadre d'une mise en œuvre opérationnelle, qui nécessite d'être co-construite entre l'Etat, la MEL et les communes au vu des compétences partagées à mobiliser dans un tel projet.

Il s'agit donc pour la MEL de prendre un engagement visant à la mise en œuvre de la mesure et d'accompagnement des communes volontaires et de leurs résidents et entreprises dans le cadre d'une démarche partenariale associant étroitement l'Etat.

II.2. Création d'une Zone à Faibles Emissions

Une Zone à Faibles Emissions nécessite un arrêté de création par les détenteurs du pouvoir de police de la circulation et du stationnement. A l'intérieur du périmètre envisagé au sein du territoire métropolitain, plusieurs arrêtés sont donc nécessaires : un arrêté du Maire au sein de chaque commune volontaire, du Président de la MEL sur le réseau routier hors agglomération, et du Préfet sur le réseau routier de l'Etat compris dans le périmètre. Ces arrêtés nécessitent d'être homogènes pour une application identique de la mesure au sein de l'ensemble du périmètre, en précisant notamment les voies de circulation concernées, la temporalité d'application de la mesure, sa durée de vie (avec une évaluation obligatoire au moins tous les 3 ans), les véhicules ciblés, ou les dérogations pour certains véhicules, certaines obligatoires et définies réglementairement (par exemple, véhicules de secours et de sécurité, véhicules des Personnes à Mobilité Réduite, etc.) et ceux laissés à la libre appréciation du détenteur du pouvoir de police.

Les projets d'arrêtés doivent être accompagnés d'un dossier d'étude et font l'objet d'une consultation obligatoire des Autorités Organisatrices de Mobilité agissant sur le territoire, des communes et territoires limitrophes, d'acteurs du territoire, et du public.

II.3. Une mesure qui nécessite de prévoir une stratégie de déploiement lisible, des outils de sensibilisation, information et communication, et un accompagnement des usagers

Le retour d'expériences et les premiers échanges en cours d'étude avec différents acteurs du territoire mettent en évidence un élément essentiel : la mesure étudiée est

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

globalement perçue positivement compte tenu des enjeux majeurs de santé, mais avec une nécessité de donner de la lisibilité sur le calendrier du projet, la progressivité et les modalités de sa mise en œuvre. La sensibilisation des habitants et usagers, l'information et la pédagogie sur la mesure sont des étapes préalables fondamentales à la mise en œuvre de ce type de mesure, pour que les usagers (particuliers et professionnels) puissent s'adapter en anticipant la mise en place de la mesure.

L'élaboration d'une stratégie de sensibilisation, d'information et de communication, est essentielle, préalablement à la création de la ZFE, notamment au moment de la concertation obligatoire avec les partenaires et le public, et au moment de sa mise en service.

D'autre part, si près de 80 % des résidents de la MEL ont déjà un véhicule autorisé à circuler dans le périmètre de ZFE proposé, et n'auraient donc aucune adaptation à effectuer, les analyses effectuées estiment, à cette échelle, à 32'000 les véhicules particuliers résidents concernés par l'interdiction de circuler, et 117'000 les véhicules concernés à l'échelle de toute la MEL parce qu'ils réalisent quotidiennement un trajet en lien avec le périmètre. Concernant les véhicules d'entreprise, 5'500 Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et 450 poids lourds (PL) seraient concernés au sein de la ZFE, et 19'000 VUL et 1'500 PL à l'échelle de toute la MEL. Une information et une communication préalable à la mise en place de la mesure sur les accompagnements au changement de véhicules particuliers et professionnels déjà mis en place par l'Etat, avec des aides accrues pour les ménages les plus modestes et les ménages non imposables effectuant au moins 60 km par jour entre leur domicile et leur lieu de travail, ou sous d'autres formes pour inciter au changement de comportement de mobilité, est essentielle. Vu l'urgence climatique et l'urgence sociale, pour les ménages précaires et de la "classe moyenne" un accompagnement renforcé sera étudié par notre métropole sur les 90 communes de notre EPCI disposant d'un véhicule de catégorie crit'air 4 ou 5 ou non classé.

II.4. Une mesure qui nécessite d'être contrôlée

Le contrôle est également une composante essentielle du fonctionnement d'une ZFE pour rendre la mesure efficiente au regard des objectifs de réduction d'émissions de polluants et crédibiliser la mesure auprès des usagers. Une déclinaison en trois temps a été proposée dans le cadre de l'étude et demande à être approfondie dans le cadre d'une déclinaison opérationnelle :

une première étape de ZFE « à blanc » comportant un contrôle à caractère informatif, sans verbalisation, mais participant de la pédagogie sur la mise en place progressive de la mesure ;

une seconde étape sous la forme d'un contrôle manuel à effectifs humains constants existants actuellement, par les polices municipales, et par la police et/ou gendarmerie nationale dans le cadre de leurs missions quotidiennes et renforcées par quelques opérations ponctuelles avec un rythme à définir avec les services de l'Etat. S'agissant de la mobilisation des Polices Municipales sur de nouvelles

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

missions, une compensation financière sera sollicitée par les communes auprès des services de l'Etat, sur une base forfaitaire à déterminer conjointement entre ces derniers et les communes;

la troisième étape de mise en œuvre du contrôle pourrait consister, en cohérence avec la Loi LOM qui sera adoptée prochainement et selon les possibilités qu'elle pourrait ouvrir, à mettre en place un contrôle automatisé sur le réseau routier structurant.

II.5. L'engagement de la MEL en faveur de la mise en œuvre d'une Zone à Faibles Emissions

Au regard de l'ensemble des déterminants du projet, la mise en œuvre d'une Zone à Faibles Emissions repose sur un engagement partenarial de la métropole européenne de Lille, de l'Etat, et des communes volontaires pour passer à une phase d'expérimentation, afin d'afficher une ambition de réduction des impacts de la pollution routière sur la santé, point de départ d'une déclinaison opérationnelle co-construite et progressive du projet.

Dans ce cadre et afin de préparer la création de la ZFE avec l'ensemble des parties prenantes d'un tel dispositif, il est proposé que la Métropole européenne de Lille :

- mette à disposition l'étude d'opportunité, de faisabilité et de préfiguration réalisée ;
- constitue un groupe de travail avec les communes concernées par un premier périmètre de ZFE afin d'engager le processus de sa mise en œuvre ;
- constitue un comité de suivi élargi à l'ensemble des groupes politiques de la MEL afin de veiller à l'implication de l'ensemble des communes de la MEL ;
- conduise des investigations complémentaires préalables à la mise en œuvre de la ZFE : réflexions sur l'opportunité d'un contrôle de la ZFE par une police intercommunale, réflexions sur les impacts et l'intérêt d'une gratuité du réseau de transports collectifs les jours de pic de pollution, échanges avec les services de l'Etat sur les dispositifs de régulation du transit poids lourds et le respect des arrêtés préfectoraux existants (interdiction transit sud-nord de 2006),...
- approfondisse la mise en place d'un accompagnement des usagers pour passer à un autre mode de déplacement quotidien que la voiture individuelle, dans le cadre de ses compétences et en lien avec les actions déjà menées en matière de transport collectif et visant à développer les alternatives à l'usage de la voiture individuelle, en complément des aides de l'Etat au changement de véhicule ;
- coordonne avec les parties prenantes le calendrier de déploiement de la mise en œuvre de la mesure, ce qui nécessitera la mise en œuvre d'une équipe projet constituée d'agents de la MEL dédiée à ce projet, avec suivi du calendrier et du budget de mise en œuvre de l'opération, en lien étroit avec les autres parties prenantes et acteurs du territoire ;

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

- coordonne en conséquence en lien étroit avec les communes et l'Etat la rédaction des projets d'arrêtés de circulation par les Maires, le Préfet du Nord, le Président de la MEL, en assurant la cohérence du dispositif à l'échelle intercommunale et des réseaux routiers métropolitain et de l'Etat ;
- constitue à partir de l'étude réalisée, en lien étroit avec les autres parties prenantes du projet, le dossier accompagnant les projets d'arrêtés de création de la Zone à Faibles Emissions, et centralise la préparation de la concertation réglementaire et la consultation publique sur ces projets d'arrêtés ;
- organise un dispositif de sensibilisation, information communication avant, au démarrage, et après la mise en place de la ZFE ;
- implante lors de la création du dispositif la signalisation réglementaire ;
- réalise l'évaluation réglementaire et sanitaire du dispositif au bout de trois ans d'application. Dans le cadre de sa Stratégie Santé Environnement, la MEL met en place un comité scientifique à qui il sera demandé de contribuer à l'évaluation des impacts sanitaires.

Par conséquent, la commission principale Aménagement Durable du Territoire et Urbanisme consultée, le Conseil de la Métropole décide :

- 1) d'engager la Métropole européenne de Lille aux côtés des communes volontaires et de l'Etat dans la mise en œuvre progressive d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE) afin de réduire les émissions de polluants de l'air issus des flux motorisés et contribuer ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air ;
- 2) d'autoriser M. le Président ou son représentant à lancer les démarches et investigations complémentaires nécessaires à la mise en œuvre d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE).

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

145 VOIX POUR, 2 VOIX CONTRE et 19 ABSTENTION.

Acte certifié exécutoire au 05/07/2019