

ACTION 1-3 CRÉER DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

Courantes ailleurs en Europe, mais encore peu répandues en France, les Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) sont des dispositifs destinés à lutter contre la pollution atmosphérique en restreignant l'accès aux véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre. L'agglomération clermontoise fait partie des 15 territoires qui se sont engagés, par la signature d'une charte avec l'Etat en 2018, à déployer une première ZFE-m sur leur territoire. Au-delà de la préparation, la mise en place puis l'évaluation d'une première ZFE-m dans l'agglomération, cette action comprend un travail pédagogique sur le thème des bénéfices d'une ville moins contrainte par la voiture, au travers de l'organisation de journées sans voiture.

SUIVI DES RÉALISATIONS



| | Échéance inscrite dans le PDU | État d'avancement / résumé des principales réalisations |
|---|-------------------------------|--|
| a Étudier les modalités de déploiement progressif du dispositif ZFE et des mesures d'accompagnement | ≤ 2020 | <ul style="list-style-type: none"> - 2020 : démarrage de l'étude de faisabilité sous maîtrise d'ouvrage Clermont Auvergne Métropole - 2021 : loi climat et résilience, introduisant une obligation de ZFE-m sur l'agglomération avant le 1^{er} janvier 2025 couvrant 50 % de la population de la métropole. - 2022 : finalisation de l'étude de faisabilité, puis adoption d'un scénario de déploiement progressif entre 2023 et 2027 par délibération du 30 septembre 2022. |
| b Organiser une « journée sans voiture » ; expérimenter des piétonisations temporaires de rues ou quartiers | ≤ 2020 | <ul style="list-style-type: none"> - 2020-2021 : premières éditions de « Libre comme l'R », une journée sans voiture dans l'hyper-centre de Clermont-Ferrand, un dimanche du mois de septembre. - 2022 : la journée sans voiture a lieu pour la première fois un samedi. Évènement renommé « J'inspire à Clermont ». - 2022 : expérimentation de deux « rues scolaires » depuis le 14 novembre 2022 (écoles maternelles E. Herriot et A. Briand). |
| c Mettre en œuvre une ZFE sur l'hyper-centre et des mesures d'accompagnements pour les possesseurs des véhicules les plus polluants | 2020-2025 | <ul style="list-style-type: none"> - 2018 : engagement de principe de créer une ZFE à Clermont-Ferrand signé par le Maire, Olivier Bianchi. - 2022 : adoption en conseil métropolitain d'un scénario de déploiement (septembre), prévoyant l'entrée en vigueur d'une ZFE-m au 1^{er} juillet 2023 (interdiction uniquement des poids lourds et des véhicules utilitaires légers « NC » selon la nomenclature Crit'Air). |
| d Dresser un retour d'expérience des effets bénéfiques et des dysfonctionnements | 2020-2025 | <ul style="list-style-type: none"> - 2021 : réalisation d'une première modélisation des effets de la ZFE par ATMO et le CEREMA (évaluation ex-ante) - 2022 : reprise de l'évaluation pour tenir compte des évolutions du scénario de déploiement |
| e Étudier les déploiements d'autres ZFE | 2020-2025 | |
| f Mettre en œuvre les préconisations issues du retour d'expérience | 2020-2030 | |

ÉVALUATION/CONSTATS

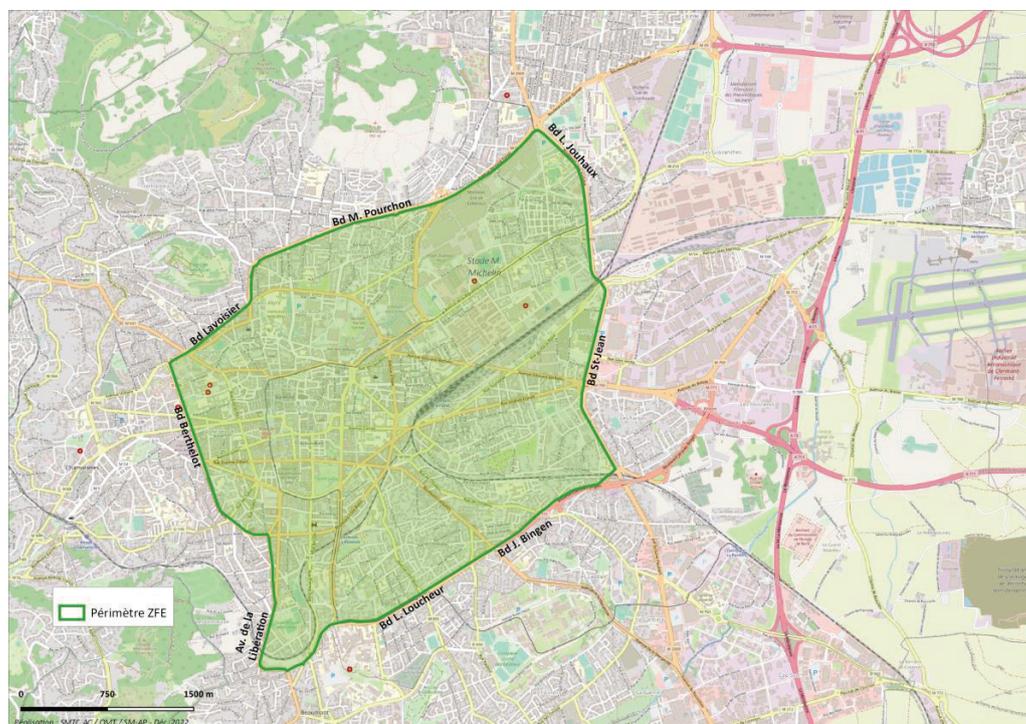
Dernière ligne droite pour le projet de Zone à Faibles Emissions mobilité à Clermont-Ferrand

En 2018, le Maire de Clermont-Ferrand et Président de la Métropole, Olivier Bianchi, prend l'engagement de principe de créer une ZFE-m à Clermont-Ferrand. L'étude de faisabilité est lancée en 2020 sous la maîtrise d'ouvrage de Clermont Auvergne Métropole. Sa réalisation incombe à ATMO Auvergne Rhône-Alpes assisté du CEREMA.

Le calendrier initialement prévu (création de la ZFE-m fin 2021-début 2022) a été bousculé par

la préparation puis l'adoption de la Loi Climat et Résilience, venue mi-2021 modifier le dispositif juridique existant en étendant l'obligation de création de ZFE-m à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, concernées ou non par un dépassement des seuils réglementaires en matière de qualité de l'air, et en imposant que ces ZFE-m couvrent au moins 50 % de la population de ces agglomérations.

Après une phase d'ajustement de la stratégie de déploiement, le conseil métropolitain a adopté le 30 septembre 2022 une délibération-cadre posant les grands principes de la future ZFE-m Clermontoise.



La Zone à Faibles Émissions mobilité de Clermont-Ferrand à compter du 1^{er} juillet 2023
(source : Clermont Auvergne Métropole - février 2023)

Le périmètre, délimité par les grands boulevards (Berthelot, Pourchon, Jouhaux, Saint-Jean, Bingen), couvre une superficie d'un peu plus de 1050 hectares dans lesquels vivent 84 150 habitants (soit environ 57 % et 29 % de la population respectivement de la ville et de la métropole)

Le dispositif sera progressif : à son entrée en vigueur, seuls les poids lourds (PL) et véhicules utilitaires légers (VUL) qui relèvent de la catégorie « non classé » (NC) seront interdits de circulation dans le périmètre. En 2027, les PL et VUL dotés des vignettes Crit'Air 5 et 4 rejoindront la liste des véhicules bannis de la zone. À ce stade, il n'est pas envisagé d'inclure les véhicules légers des particuliers dans les restrictions.

Si le périmètre initial ne comprend qu'une partie de la ville de Clermont-Ferrand, les dispositions de la Loi Climat et Résilience de 2021 imposeront une extension de la zone, au plus tard le 1^{er} janvier 2025, à des territoires contigus de façon à couvrir, sans discontinuité, au moins 50 % de la population de la Métropole. Des échanges avec les autres communes de la Métropole susceptibles d'intégrer la ZFE-m sont donc à mener.

Pour accompagner le déploiement du dispositif, Clermont Auvergne Métropole lancera, début 2023, une concertation volontaire avec les acteurs économiques (CCI, CMA). Elle sera complétée par une phase de consultation, réglementaire cette fois, pour recueillir l'avis des Personnes Publiques Associées avant la fin du premier semestre 2023.

Un dispositif de contrôle est nécessaire pour faire respecter les conditions de circulation dans la ZFE-m. Il sera conduit dans une optique de pédagogie dans un premier temps. Par la suite, les forces de l'ordre seront amenées à sanctionner les infractions par des contraventions de troisième classe pour les VUL ou de quatrième classe pour les PL.

Les effets attendus de la ZFE ont été modélisés par ATMO Auvergne Rhône Alpes. Schématiquement, les bénéfices en termes de qualité de l'air sont proportionnels à la taille de la zone et aux catégories de véhicules interdits. Si le trafic au sein de la ZFE-m qui entrera en vigueur en juillet 2023 compte pour environ 10 % des kilomètres parcourus sur la métropole (tous véhicules confondus), l'interdiction étant limitée aux PL et VUL soit une faible fraction du parc automobile roulant, les gains d'émissions attendus à horizon 2026 sont très faibles (baisse des émissions de l'ordre de 1 % pour les oxydes d'azote comme pour les particules fines). Cette estimation ex-ante devra être confortée par l'évaluation réglementaire et sanitaire des effets de la ZFE-m au bout de 3 ans.

À Clermont-Ferrand, faire l'expérience d'un espace public sans voiture : « Journée sans voiture » et « Rues scolaires »

Dispositif de sensibilisation et de démonstration, les opérations journées sans voiture ont lieu une fois par an à Clermont-Ferrand depuis 2020. Après deux années (2020 et 2021) au cours desquelles la manifestation s'est tenue un dimanche du mois septembre, la ville de Clermont-Ferrand a pour la première fois testé l'expérience un jour ouvré, le samedi 29 octobre 2022. Connue en 2020-2021 sous l'appellation « Libre comme l'R », l'opération a été renommée « j'inspire à Clermont » en 2022 et s'est tenue sur un périmètre plus étendu. Sa programmation événementielle a été également nettement enrichie.

Plus récemment, la ville a également lancé une expérimentation du dispositif « Rues scolaires » qui consiste à fermer à la circulation automobile certaines voies à proximité des écoles à des horaires coïncidant avec les entrées et sorties des élèves (*cf. fiche action 2-4 Elaborer et mettre en œuvre un plan piéton*).

POUR LA SUITE...

- **Déployer la ZFE** : mener la concertation prévue 2023, puis à partir de juillet 2023, mettre en place les interdictions prévues pour les Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et les Poids Lourds (PL) « non classés » au sein d'un premier périmètre de ZFE.
- **Installer une gouvernance élargie dans la perspective de l'élargissement du périmètre de la ZFE à horizon 2025** : les discussions à mener devront prendre en compte le fait que le périmètre de la ZFE doit être d'un seul tenant et qu'il est souhaitable de prévoir des axes de contournement. Les incidences du nouveau plan de circulation entreront également en ligne de compte (*cf. action 1-1 du PDU*). La modélisation des effets prévisibles sera à revoir en conséquence.
- **Assurer une veille juridique permettant d'anticiper les modifications réglementaires** : l'Union Européenne prévoit d'abaisser ses seuils limites d'exposition pour les oxydes d'azote et les particules fines, ce qui entrainera le passage en contentieux air de la Métropole de Clermont-Ferrand. Cette situation pourrait remettre en cause à terme le calendrier de déploiement et les catégories de véhicules concernées par la ZFE (notamment les VL).
- **Organiser des journées sans voiture plus régulières et décentralisées**, utilisées en accompagnement des projets de requalification des espaces publics.

COÛTS



90 000 € d'études pour la création de la ZFE

 INDICATEURS

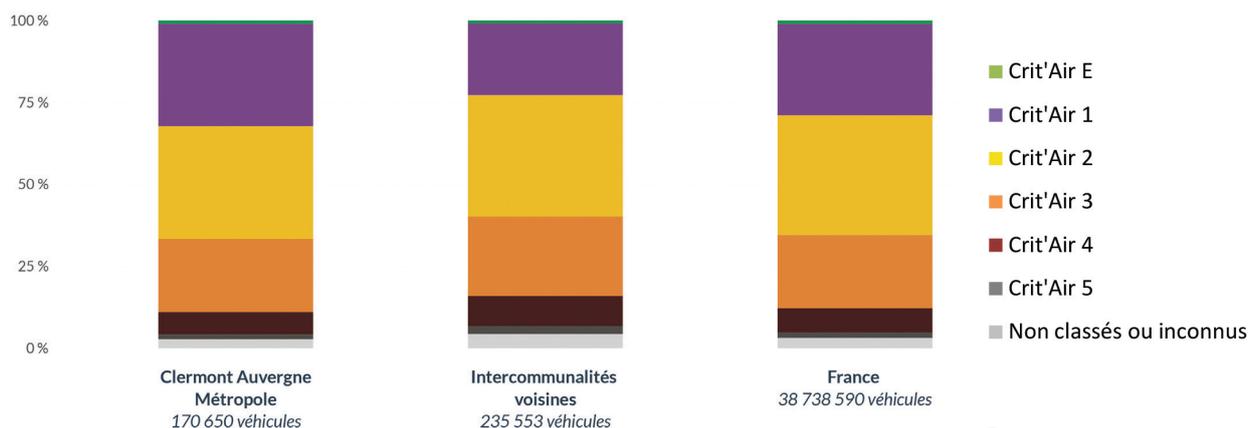
Évolution de la taille de la ZFE / « population couverte »

| À partir de juillet 2023 | |
|---|---|
| Taille de la ZFE (en hectares) | 1068 |
| Nombre de communes concernées | 1 |
| Part de la population métropolitaine résidant à l'intérieur | 29 % |
| Catégories de véhicules interdites | Poids lourds (PL) : non classés (NC) Véhicules Utilitaires Légers (VUL) : non classés (NC) |

Évolution de la composition du parc roulant dans le territoire métropolitain

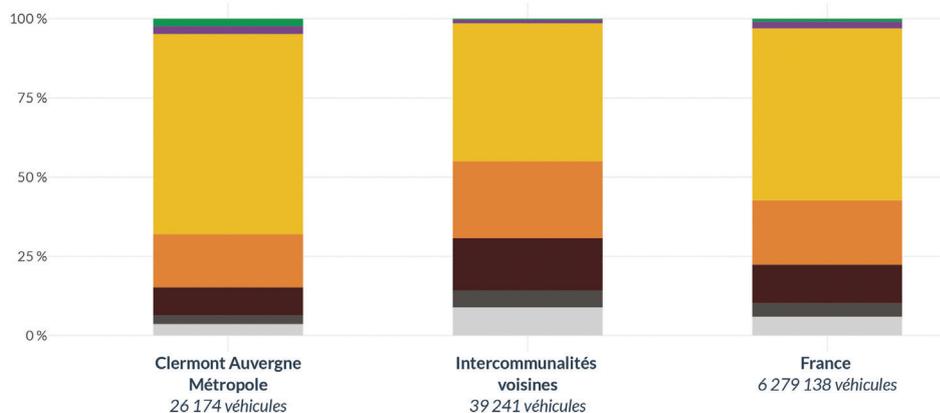
Véhicules particuliers par vignette Crit'Air

ZFE à venir



Véhicules utilitaires légers par vignette Crit'Air

ZFE à venir



Dans le cadre du dispositif d'évaluation de la ZFE, une étude des plaques minéralogique sera réalisée tous les 3 ans pour suivre l'évolution du parc automobile circulant dans la ZFE. Des données collectées au niveau national permettent d'ores et déjà d'avoir une estimation de la répartition locale du parc roulant pour chaque catégorie de vignette Crit'Air pour les véhicules des particuliers (VP) et les véhicules utilitaires légers (VUL). Tant pour les utilitaires que pour les véhicules particuliers, le parc roulant de la Métropole se révèle globalement un peu mieux classé que la moyenne nationale.

Les intercommunalités voisines sont celles situées à moins de 20 kilomètres de l'EPCI sélectionné 

Source : RSVERO, 2022, SDES