

Zone à Faibles Émissions

Bilan de la consultation réglementaire
Décembre 2024

Sommaire

Sommaire	3
Sigles et acronymes	5
Glossaire	6
1. Le projet de Zone à Faibles Émissions mobilité soumis à la consultation règlementaire	7
1.1. Pourquoi la Métropole met-elle en place une Zone à faibles émissions ?	7
1.1.1. Une obligation de mise en œuvre pour les collectivités de plus de 150 000 habitants avant le 1er janvier 2025	7
1.1.2. Un outil au service de l'amélioration de la qualité de l'air	8
1.2. Le projet soumis à la consultation règlementaire : modalités de fonctionnement de la ZFE de vigilance de Nantes Métropole	9
1.2.1. Le périmètre proposé : l'intra-périphérique	9
1.2.2. Des restrictions de circulation pour tous les véhicules non éligibles à la vignette Crit'Air (véhicules non classés)	10
1.2.3. Des restrictions de circulation aux heures de pointes, en semaine	10
1.2.4. Des propositions de dérogations locales	10
2. Le dispositif de consultation règlementaire	12
2.1. La consultation du public	13
2.2. Le recueil des avis des personnes publiques associées	15
3. Synthèse et chiffres clés de la consultation règlementaire	16
3.1. La consultation du public	16
3.1.1. Les contributions à la consultation du public	16
3.1.2. Les types de contribution et les thématiques abordées	16
3.2. La consultation des personnes publiques associées (PPA)	16
4. Les registres d'expression du grand public	17
4.1. Contributions relatives au principe de la ZFE et à ses impacts	17
4.1.1. Impact sur les libertés individuelles	17
4.1.2. Impact sur la qualité de l'air	17
4.1.3. Impact social	18
4.1.4. Renouvellement anticipé du parc de véhicules	19
4.1.5. Impact pour les collectivités voisines de Nantes Métropole	19
4.1.6. Impacts pour les professionnels	20
4.1.7. Vignette Crit'Air	20
4.1.8. Une crainte exprimée d'un durcissement des contraintes dans les années à venir	21
4.2. Contributions relatives aux modalités de mise en œuvre de la ZFE	23

4.2.1. Périmètre	23
4.2.2. Horaires de fonctionnement de la ZFE	23
4.2.3. Catégories de véhicules concernés	23
4.2.4. Le véhicule électrique en question	24
4.2.5. Contrôle et cohérence de la mesure	24
4.2.6. Aides au renouvellement du parc	25
4.3. Dérogations et situations particulières à prendre en compte	27
4.3.1. Deux roues motorisés	27
4.3.2. Petits rouleurs	27
4.3.3. Véhicules de collection	28
4.3.4. Personnes à mobilité réduite	28
4.3.5. Déplacements médicaux	28
4.3.6. Déplacement des personnes travaillant en horaires décalés	29
4.3.7. Professionnels qui utilisent leur véhicule personnel dans le cadre du travail	29
4.3.8. Véhicules en covoiturage	29
4.4. Repenser nos mobilités	32
4.4.1. Améliorer la fluidité du trafic	32
4.4.2. Sobriété dans les déplacements	32
4.4.3. Développer l'offre de transports en commun	33
4.4.4. Développer les aménagements et les services vélo	34
4.4.5. Encourager l'électrification du parc	34
4.4.6. Autres mesures pour améliorer la qualité de l'air	34
5. Les registres d'expression des personnes publiques associées	37
6. Les enseignements de la concertation et les suites à donner	38
6.1. Un impératif : mieux communiquer sur le projet et sur ses enjeux	38
6.1.1. Un cadre réglementaire complexe qui ne facilite pas la compréhension du dispositif	38
6.1.2. Des enjeux environnementaux et sanitaires encore peu connus	39
6.1.3. Une action métropolitaine pour l'environnement et la transformation du système de mobilité à valoriser davantage	39
6.2. Une nécessité : prendre en compte certaines situations spécifiques	40
6.2.1. La création d'une nouvelle dérogation	40
6.2.2. L'extension de dérogations initialement prévues	40
6.2.3. Les situations ne justifiant pas la création d'une nouvelle dérogation	40

Sigles et acronymes

AASQA : Association agréée de surveillance de la qualité de l'air
AOM : Autorité organisatrice de la mobilité
ASP : Agence des Services et de Paiement
Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CGCT : Code général de collectivités territoriales
CITEPA : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique
CO₂ : Dioxyde de carbone
COVNM : Composé Organique Volatile non méthanique
CQA : Certificat Qualité de l'Air
DGEC : Direction générale de l'Énergie et du Climat
DGITM : Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
EPCI : Établissement public de coopération intercommunale
GES : Gaz à Effet de Serre
GNC : Gaz Naturel Comprimé
GNL : Gaz Naturel Liquéfié
GNV : Gaz Naturel pour Véhicules
INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques
LCR : Loi Climat et Résilience
LOM : Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
LTECV : Loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte
NO₂ : Dioxyde d'azote
NO_x : Oxydes d'Azote
O₃ : Ozone
OMS : Organisation Mondiale de la Santé
PCAET : Plan climat-air-énergie territorial
PDC : Point de charge
PDM : Plan de mobilité
PDU : Plan de déplacements urbains
PL : Poids Lourd
PLU : Plan local d'urbanisme
PM : Particules en suspension
PM₁₀ : Particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur à 10 µm
PM_{2,5} : Particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur à 2,5 µm
PMR : Personne à mobilité réduite
PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère
PREPA : Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques
SAD : Services Autonomie à Domicile
TC : Transports en commun
VP : Voiture particulière
VUL : Véhicule Utilitaire Léger
ZFE : Zone à Faibles Emissions Mobilité

Glossaire

Certificat de qualité de l'air (CQA) :

Dispositif créé 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. Il permet de classer les véhicules en 6 classes de certificats différentes grâce à un autocollant à apposer sur le pare-brise qui indique la classe du véhicule. La classification s'opère selon la catégorie du véhicule, sa motorisation et sa norme Euro ou à défaut, sa date de première immatriculation.

Poids Lourds (PL) :

Véhicule destiné au transport de marchandises ou de personnes dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes.

Véhicule Utilitaire Léger (VUL) :

« Véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, à l'exclusion des quadricycles à moteur, destiné au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes » (code de la route, art. R. 311 1).

1. Le projet de Zone à Faibles Émissions mobilité soumis à la consultation réglementaire

1.1. Pourquoi la Métropole met-elle en place une Zone à faibles émissions ?

1.1.1. Une obligation de mise en œuvre pour les collectivités de plus de 150 000 habitants avant le 1er janvier 2025

Afin d'améliorer la qualité de l'air et de protéger la santé publique, l'État a imposé la mise en œuvre de Zones à Faibles Émissions aux collectivités qui ne respectent pas de manière régulière des normes de la qualité de l'air (Loi d'Orientation des Mobilités, 2019), et plus récemment à l'ensemble des collectivités de plus de 150 000 habitants, dont Nantes Métropole (Loi Climat et Résilience, 2021).

Les agglomérations de plus de 150 000 habitants qui respectent les seuils réglementaires de qualité de l'air, dont Nantes Métropole, sont qualifiés de « territoires de vigilance ».

La seule obligation prévue par la loi est la restriction de circulation, avant le 1er janvier 2025, des voitures immatriculées avant le 31 décembre 1996 (véhicules « non classés » selon les catégories « Crit'Air », cf. infra) et/ou des véhicules utilitaires légers immatriculés avant le 30 septembre 1997 (non classés) et/ou des poids lourds immatriculés avant le 30 septembre 2001.

Ces agglomérations peuvent mettre en place des restrictions plus fortes si elles le souhaitent.

Qu'est-ce qu'une ZFE ?

ZFE signifie Zone à Faibles Émissions - mobilité, c'est-à-dire un périmètre à l'intérieur duquel les autorités locales interdisent ou réduisent la circulation de certaines catégories de véhicules en fonction de leur niveau de pollution.

La ZFE ne cible que les véhicules routiers (et non les autres émetteurs de polluants comme les entreprises, l'habitat...).

1.1.2. Un outil au service de l'amélioration de la qualité de l'air

La pollution de l'air présente des risques élevés pour la santé et l'environnement

La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement. Les polluants présents dans l'atmosphère ont des conséquences néfastes sur la santé humaine (maladies cardiovasculaires, cancers, troubles respiratoires, etc.), sur la santé des écosystèmes (contamination des sols et de l'eau, altération des végétaux et de la biodiversité), mais aussi sur les bâtiments et les rendements agricoles, avec des effets à moyen et long terme (exposition chronique à la pollution dite « de fond », à distance des principales sources d'émissions) ou à court terme (exposition de courte durée à des concentrations élevées pendant les épisodes de pollution). Santé Publique France évalue à 40 000 le nombre de décès prématurés par an liés aux particules fines $PM_{2,5}$ à l'échelle nationale (2 530 en Loire-Atlantique).

Une qualité de l'air en amélioration mais des situations problématiques qui persistent en proximité directe des axes routiers à forte circulation

Les études et synthèses d'Air Pays de la Loire montrent que la qualité de l'air est globalement bonne sur la Métropole en comparaison avec la plupart des autres métropoles françaises. L'ensemble des émissions de polluants a diminué depuis 2003, en valeur absolue, en dépit d'une augmentation de 22% de la population, et tend à s'améliorer plus fortement depuis 2008. Les seuils réglementaires en vigueur sont respectés sur le territoire de Nantes Métropole. Il subsiste néanmoins des problématiques ponctuelles liées aux situations de proximité des axes routiers à forte circulation des secteurs résidentiels et tertiaires.

Les seuils règlementaires vont par ailleurs être abaissés à partir de 2030 pour tenir compte des recommandations formulées par l'Organisation Mondiale de la Santé. La reconquête de la qualité de l'air passe nécessairement par une réflexion sur la mobilité. Le diagnostic de la qualité de l'air métropolitain élaboré à partir des données actualisées d'Air Pays de la Loire met en effet en évidence le poids prépondérant du secteur des transports routiers dans les émissions de polluants sur le territoire (responsable de 60% des émissions d'oxydes d'azote et de 25% des émissions de particules PM_{10} et $PM_{2,5}$).

La ZFE, une occasion de réinterroger nos manières de nous déplacer

Pour la Métropole, la mise en place de la ZFE s'insère dans une politique globale de développement d'une mobilité moins polluante et moins émettrice de gaz à effet de serre, formalisée dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2018-2027¹.

L'ambition de la métropole sur le plan des mobilités consiste à rééquilibrer les modes de déplacement et à promouvoir leur cohabitation plus harmonieuse et équilibrée, via différentes actions :

- La densification des offres de déplacement alternatives à la voiture solo (transports en commun, covoiturage, autopartage, infrastructures et services vélo) ;
- Le développement des aires piétonnes ;
- Une réduction globale de la vitesse en ville pour apaiser, sécuriser et faciliter la cohabitation entre les modes ;
- La réduction du nombre de places de stationnement sur la voirie ainsi que l'extension des parkings relais (P+R) ;
- La réglementation des livraisons dans le centre-ville et la co-construction d'une feuille de route avec les acteurs économiques ;
- L'accompagnement des changements de comportement de mobilité, par la simplification du parcours usagers, la proposition d'une tarification solidaire sur les transports collectifs et le stationnement, et la mise en place d'aides pour l'achat et la location de vélo.

¹<https://metropole.nantes.fr/files/images/vie-institutions/competences-metropole/PDU.pdf>

1.2. Le projet soumis à la consultation réglementaire : modalités de fonctionnement de la ZFE de vigilance de Nantes Métropole

La politique de la métropole et les actions déjà mises en place en faveur de la qualité de l'air et d'une mobilité plus durable permettent d'inscrire la ZFE dans une démarche de vigilance plutôt que de forte restriction qui ne serait ni adaptée, ni équitable.

1.2.1. Le périmètre proposé : l'intra-périphérique

Les restrictions de circulation s'appliqueront sur les axes routiers situés à l'intérieur du périmètre délimité par le périphérique nantais.

Ce périmètre, qui rassemble 63 % de la population métropolitaine, voit passer près de 65 % des déplacements en voiture réalisés en lien avec la Métropole (73% des déplacements tous modes de transports). Il propose une offre renforcée d'alternatives à la voiture (transports en commun, infrastructures cyclables...).



Les restrictions de circulation ne s'appliqueront ni sur le périphérique (N844), ni sur le réseau autoroutier (A844, A11, A811).

Cette exception permet de maintenir un itinéraire de contournement pour assurer la fluidité des trajets de transit (c'est-à-dire les déplacements sans arrêt dans la zone concernée).





Afin que tous les véhicules puissent accéder aux parkings-relais en limite de zone, **des voies permettant d'y accéder seront exclues du périmètre.**

Ces parkings relais offriront la possibilité aux automobilistes provenant de l'extérieur d'y laisser leur véhicule et de poursuivre leur trajet en transports en commun, en vélo, à pied... à l'intérieur du périmètre ZFE.

1.2.2. Des restrictions de circulation pour tous les véhicules non éligibles à la vignette Crit'Air (véhicules non classés)

Seuls les véhicules les plus anciens qui relèvent des normes antipollution les moins strictes et ne sont pas éligibles à une vignette (véhicules non classés) seront concernés par l'interdiction de circulation dans le périmètre ZFE aux horaires de fonctionnement définis. Dans une volonté d'équité, tous les types de véhicules sont concernés (voitures, utilitaires, poids lourds et motos).

Les véhicules suivants sont concernés :

			
Voitures particulières	Véhicules utilitaires légers	Véhicules lourds dont autobus et autocars	Deux-roues, tricycles et quadricycles
EURO I et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO I et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	Pas de norme tout type Jusqu'au 31 mai 2000
<i>Véhicules de plus de 28 ans au 1er janvier 2025</i>	<i>Véhicules de plus de 28 ans au 1er janvier 2025</i>	<i>Véhicules de plus de 24 ans au 1er janvier 2025</i>	<i>Véhicules de plus de 25 ans au 1er janvier 2025</i>

1.2.3. Des restrictions de circulation aux heures de pointes, en semaine

Les restrictions au sein de la ZFE seront en vigueur du lundi au vendredi, pendant les heures de pointe, c'est-à-dire de 7h à 9h et de 16h à 19h, à l'exception des jours fériés.

La Métropole a fait le choix d'instaurer une ZFE non permanente pour les raisons suivantes :

- Concentrer les efforts aux heures et jours où la pollution est la plus forte ;
- Limiter les impacts sociaux en offrant une certaine flexibilité dans l'application de la ZFE ;
- Ne pas obliger le renouvellement de véhicules roulant peu, dans une logique environnementale (le renouvellement du véhicule ayant des impacts en matière d'énergie, d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation de matière) ;
- Maintenir un accès au cœur urbain et à son offre culturelle, de loisir ou commerciale en dehors des heures de pointe.

1.2.4. Des propositions de dérogations locales

La mise en place de la ZFE s'accompagne de la possibilité d'octroyer des dérogations à certains véhicules en raison de l'existence d'un intérêt général et pour tenir compte de la capacité d'adaptation de chacun. Certaines dérogations sont obligatoires et font l'objet d'exemptions nationales². Elles concernent :


- Les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route.
- Les véhicules du ministère de la Défense.
- Les véhicules portant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour personnes handicapées ».
- Les véhicules de transport en commun, en fonction de leur niveau d'émissions de polluants.

²Source : SDES, RSVERO

Afin de garantir à chacun son droit à la mobilité et sa capacité à adapter ses pratiques, Nantes Métropole propose d'instaurer **des dérogations locales complémentaires pour une durée maximum de 3 ans**, correspondant à la durée maximale permise par la réglementation.


Ces dérogations sont proposées pour :

- **Raisons techniques ou économiques** : elles concernent les véhicules pour lesquels des alternatives sont difficiles à envisager (véhicules aménagés (VASP³), camions citernes, bétonnières, véhicules frigorifiques, etc.) ;
- **Soutenir les activités solidaires** (associations agréées de sécurité civile, associations à but non lucratif dont les statuts précisent le lien avec l'amélioration des conditions de vie des personnes en situation précaire ou difficile, véhicules des services d'aide et d'accompagnement à domicile, etc.) ;
- Soutenir **les entreprises en difficultés** ;
- Assurer **la permanence de l'accès aux soins (hôpitaux et cliniques)** ;
- Tenir compte des délais de livraison : elles s'adressent aux conducteurs qui peuvent **justifier de l'achat de véhicules conformes**, mais dont la livraison nécessite un délai important.




La vignette Crit'Air : obligatoire au 1^{er} janvier 2025 pour circuler dans la Zone à faibles émissions (ZFE)


La vignette Crit'Air, qu'est-ce que c'est ?



Elle classe votre véhicule en fonction des normes anti-pollution.




Elle est obligatoire pour pouvoir circuler dans les zones à faibles émissions.




Elle coûte 3,77 €.

Comment vérifier ma catégorie et commander ma vignette Crit'Air ?


En ligne sur www.certificat-air.gouv.fr




La Zone à faibles émissions (ZFE) à Nantes



Les véhicules les plus polluants seront **interdits de circulation sur les heures de pointe en semaine**.



Elle sera mise en place **à partir du 1^{er} janvier 2025**.







C'est une **obligation réglementaire nationale** pour toutes les collectivités de plus de 150 000 habitants.

Un dispositif qui **améliore la qualité de l'air** à Nantes Métropole, pour une meilleure santé publique :

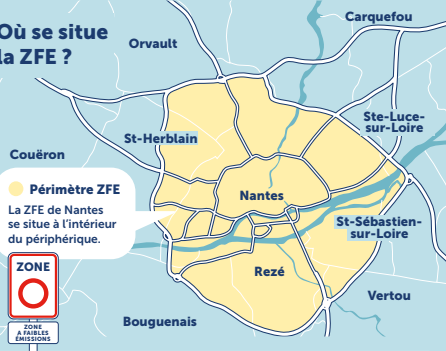
- Diminution des émissions d'**oxyde d'azote**
- Réduction de la présence de **particules fines** dans l'air

Véhicules concernés

Les restrictions de circulation s'appliquent à **moins de 1% des véhicules circulant à Nantes** et concernent les véhicules qui ne peuvent pas avoir de vignette Crit'Air ou qui ne l'ont pas apposée :

-  **Les 2 roues, tricycles et quadricycles à moteur** mis en circulation avant le 1^{er} juin 2000
-  **Les voitures** mises en service avant le 1^{er} janvier 1997
-  **Les utilitaires légers** mis en service avant le 1^{er} octobre 1997
-  **Les poids lourds** mis en service avant le 1^{er} octobre 2001

Où se situe la ZFE ?



Le périmètre ZFE de Nantes se situe à l'intérieur du périphérique.

Jours et heures de restriction de circulation

Aux heures de pointe : de 7h à 9h et de 16h à 19h

Du lundi au vendredi

metropole.nantes.fr

³Source : SDES, RSVERO

2. Le dispositif de consultation réglementaire

Conformément aux articles L2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, et L123-19-1 du Code de l'Environnement, Nantes Métropole a engagé une procédure de consultation réglementaire sur son projet de Zone à faibles émissions mobilité (ZFE). Cette consultation comportait deux volets : la consultation du public et la consultation des personnes publiques associées (PPA).

Le présent bilan vise à rendre compte des avis formulés par les citoyens et les PPA sur le dossier réglementaire présenté par la Métropole, et à présenter les réponses apportées aux demandes et propositions (voir partie 6 du présent bilan).

Le dossier réglementaire comportait :

- Une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée (Partie 3 du Dossier réglementaire) ;
- Une évaluation de la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air (Partie 3.2 du Dossier réglementaire) ;
- Une évaluation des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée (Partie 3.1 du Dossier réglementaire) ;
- Une évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions (Partie 7.1) et les dérogations prévues (Partie 2.4 du Dossier réglementaire) ;
- Une évaluation des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte (Partie 6.3 du Dossier réglementaire) ;
- Une description des impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine (Partie 7 du Dossier réglementaire) ;
- Un résumé non technique des études ;
- Le projet d'arrêté de création de la ZFE (annexé au Dossier réglementaire).

Éclairage : objet de la consultation réglementaire

La consultation du grand public et des parties prenantes associées sur le projet de ZFE porté par Nantes Métropole est une étape obligatoire, imposée par la réglementation.

Les observations et propositions recueillies seront prises en considération pour adopter l'arrêté créant la ZFE.

La mise en œuvre d'une ZFE au 1er janvier 2025 est rendue obligatoire par la Loi Climat et Résilience de 2021. **La mise en œuvre de la ZFE étant une obligation légale, elle ne peut pas être remise en question.**

La Loi impose la mise en place d'une ZFE, laissant aux collectivités une grande latitude pour en définir les modalités de mise en œuvre, à l'exception des métropoles les plus polluées (Nantes n'en fait pas partie).

Les modalités de mise en œuvre de la ZFE nantaise ont été adoptées par le Conseil métropolitain en décembre 2023 suite aux études techniques menées en 2023 – 2024, associant notamment Air Pays-de-la-Loire.

Nantes Métropole fait le choix de mettre en place une « ZFE de vigilance », et non de restriction forte qui ne serait pas adaptée et équitable socialement.

Les modalités retenues conduisent à un impact très modéré sur le parc de véhicules locaux, conformément à ce que permet la réglementation. Ces modalités ne peuvent de fait pas être allégées.

L'instauration de la ZFE s'inscrit dans une démarche globale du territoire visant à améliorer la qualité de l'air (formalisée dans le Plan d'Action Qualité de l'Air Métropolitain (PAQAM) approuvé en décembre 2023), en complément :

- **D'autres actions dans le secteur routier**

Le plan de déplacements urbains (PDU) 2018-2027, qui ambitionne de faire passer le taux d'utilisation de la voiture « solo » de 43% des déplacements en 2015 à 27% en 2030 au bénéfice du vélo, de la marche à pied, des transports collectifs et de la voiture en tant que passager, aura notamment un impact majeur sur la baisse des émissions du trafic routier.

- **D'actions dans les autres secteurs d'activité**

Secteurs résidentiel et tertiaire, industrie, agriculture, déchets, etc.

Les leviers d'amélioration du projet de ZFE nantaise à l'issue de la consultation réglementaire portent principalement sur :

- **Les dérogations locales**, pour apporter de la souplesse dans la mise en œuvre de la ZFE ;
- **Les mesures d'accompagnement.**

2.1. La consultation du public

Le dossier de consultation réglementaire relatif au projet a été mis à disposition du public sur le site www.registre-dematerialise.fr/5378 et mis en consultation sur support papier au siège de Nantes Métropole.

Un livret d'information présentant une synthèse du projet et les modalités de consultation a également été édité et mis en ligne sur le site.



Nantes Métropole

La Zone À Faibles Émissions (ZFE)

Un dispositif pour améliorer la qualité de l'air à Nantes Métropole

À partir du 1er janvier 2025, Nantes Métropole instaurera une Zone à Faibles Émissions (ZFE) à l'intérieur du périphérique. L'objectif principal de cette mesure, rendue obligatoire par la Loi Climat et Résilience de 2021, est d'améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants atmosphériques causées par le trafic routier. Pour atteindre cet objectif, des restrictions de circulation seront imposées aux véhicules les plus polluants aux heures de pointe et uniquement en semaine, avec des dérogations prévues pour certains types de véhicules ou de publics.

Nantes Métropole

2 cours du Champ de Mars
Nantes 44923 CEDEX 09
Tél. : 02 40 99 48 48

metropole.nantes.fr

metropole.nantes.fr

Une exposition sur le projet a été organisée au siège de la Métropole pendant toute la durée de la concertation.

Une ZFE pour améliorer la qualité de l'air
L'objectif principal de cette mesure, rendue obligatoire par la Loi Climat et Résilience de 2021, est d'améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants atmosphériques causées par le trafic routier.

Les impacts de la pollution sur la santé
Les impacts de la pollution sur la santé sont connus : ils peuvent être immédiats ou à long terme et provoquer des affections respiratoires, de l'asthme, des maladies cardiovasculaires ou des cancers.
Selon Santé publique France, la mortalité liée à la pollution de l'air ambiant reste un risque conséquent en France avec 40 000 décès attribuables chaque année aux particules fines (PM2.5 - c'est-à-dire les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm).

Une diminution constante des polluants depuis 20 ans
Une diminution constante des polluants depuis 20 ans a été observée, notamment pour ceux provenant du trafic routier.
Selon les dernières données 2022, la réglementation en vigueur concernant les niveaux de polluants a été globalement respectée, bien que des dépassements ponctuels aient été constatés en proximité des axes routiers à forte circulation. Cependant, la réglementation doit être plus rigoureuse et les outils recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé ne sont pas encore respectés sur tout le territoire.

Evolution des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines (PM10) tous secteurs confondus entre 2008 et 2022p

Polluant	2008	2022p	Évolution
Oxydes d'azote (NOx)	7 500 tonnes	4 300 tonnes	-43%
Particules fines (PM10)	1 000 tonnes	820 tonnes	-24%

Répartition sectorielle des émissions de NOx sur Nantes Métropole en 2022

Secteur	Pourcentage
Transport	60%
Résidentiel	35%
Autres : autre transport, industrie, tertiaire, agriculture	6%

La réduction du trafic routier : l'une des solutions pour diminuer la pollution de l'air à Nantes Métropole
La circulation routière reste le premier contributeur aux émissions d'oxydes d'azote et le deuxième aux émissions de particules fines sur le territoire. Améliorer la qualité de l'air nécessite donc de changer nos habitudes de déplacement, en premier lieu, et d'améliorer la performance des véhicules en circulation en complément.

La politique de mobilité de Nantes Métropole vise à soutenir le développement du territoire tout en préservant la qualité de vie, en créant un équilibre entre une ville mobile et une ville durable.

metropole.nantes.fr

Le périmètre de la ZFE : l'intra-périphérique
Le périmètre de la ZFE a été établi à l'intérieur du périphérique de Nantes, car c'est là que se trouvent les principales sources en matière de pollution de l'air et où il existe de nombreuses alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle.
Pour faciliter l'accès aux parkings relais situés aux limites de la zone, certaines voies d'accès seront exclues du périmètre de la ZFE.
La ZFE sera indiquée par des panneaux d'entrée et de sortie de zone pour une meilleure visibilité.

- Parking relais accessible
- Rue principale hors ZFE
- Sinéraire d'accès au parking relais
- Cheminée
- Bypass, Tramway
- Périmètre ZFE

Les véhicules non classés concernés par les restrictions (absence de vignette)
Véhicules concernés : 0,7 à 3% du parc selon les catégories de véhicules, soit environ 4 000 véhicules au total.

Catégorie	Classement	Année limite
Voitures particulières	EURO I et avant	Jusqu'au 31 décembre 1996
Véhicules utilitaires	EURO I et avant	Jusqu'au 30 septembre 1997
Véhicules lourds (camions, autobus et autocars)	EURO I, II et avant	Jusqu'au 30 septembre 2001
Deux-roues, tricycles et quadricycles	Pas de norme tout type	Jusqu'au 31 mai 2000

Pour circuler dans la ZFE, la vignette Crit'Air est obligatoire
La vignette Crit'Air est un autocollant rond à apposer sur son véhicule, qui est obligatoire pour circuler en cas de pic de pollution et dans toutes les ZFE de France. Pour obtenir sa vignette Crit'Air, rendez-vous sur le site officiel [crit-air.gouv.fr](https://www.crit-air.gouv.fr), ou un simulateur est disponible pour identifier la vignette correspondant à votre véhicule.

Des restrictions de circulation aux heures de pointes, en semaine
Les restrictions au sein de la ZFE seront en vigueur du lundi au vendredi, pendant les heures de pointe, c'est-à-dire de 08h30 à 10h et de 16h à 19h. Il n'y aura pas de restrictions de circulation le week-end et les jours fériés.

VOTRE AVIS COMPTE
Du 3 juin au 31er juillet, Nantes Métropole propose une concertation sur la ZFE. C'est l'occasion pour chacun de mieux connaître le projet, ses modalités, son périmètre et son calendrier. C'est aussi un temps pour donner son avis.
Pendant toute la durée de la participation, le dossier est consultable sur le site suivant : <https://www.espace-democratique.fr/2177>. Un registre dématérialisé dédié est accessible à cette adresse afin de recueillir vos observations et propositions.
Le dossier et un registre en format papier sont également mis à disposition du public au siège de Nantes Métropole, 2 Cours du Champ de Mars, 44 923 Nantes Cedex 9.

Et après ?
À l'issue de la concertation, un bilan présentant les conclusions de la concertation sera diffusé :
- Un site sera mis en place à la fin de l'année 2024 pour application au 1er janvier 2025.

metropole.nantes.fr

Les avis du public pouvaient être :

- Transmis par voie électronique sur le site www.registre-dematerialise.fr/5378 ;
- Inscrits dans le registre d'expressions prévu à cet effet au siège de Nantes Métropole (situé 2 cours du Champ de Mars, 44 000 Nantes)

La période de consultation du public s'est déroulée du 3 juin au 1er juillet 2024.

2.2. Le recueil des avis des personnes publiques associées

En parallèle de la consultation du public, et conformément à l'article L2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, le dossier de consultation et son projet d'arrêté ont été « soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées » pour une période de 2 mois.

Ainsi à l'échelle de Nantes Métropole, le dossier réglementaire a été soumis pour avis aux personnes publiques associées (PPA), chaque PPA ayant eu deux mois à réception du dossier pour rendre son avis.

Ces PPA sont :

- Les 24 communes membres de Nantes Métropole ;
- Les 11 communes voisines du périmètre ZFE : Château-Thébaud, Grandchamp-des-Fontaines, Haute-Goulaine, La Haye-Fouassière, Pont-Saint-Martin, Saint-Fiacre-sur-Maine, Saint-Julien-de-Concelles, Sucé-sur-Erdre, Treillières, Vigneux-de-Bretagne, Le Bignon ;
- Les Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de Loire-Atlantique ;
- La Région Pays de la Loire ;
- Le Département de Loire-Atlantique ;
- La SEMITAN - Société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération nantaise ;
- La Direction Départementale des territoires (DDT) – Loire-Atlantique ;
- La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Pays de la Loire ;
- La Direction Interdépartementale des Routes Ouest (DIR Ouest) ;
- La Préfecture de la Région Pays de la Loire ;
- La Préfecture du Département de Loire-Atlantique ;
- La Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Nantes St-Nazaire ;
- La Chambre de l'agriculture Pays de la Loire
- La Chambre de Métiers et de l'Artisanat Pays de la Loire



3. Synthèse et chiffres clés de la consultation réglementaire

3.1. La consultation du public

3.1.1. Les contributions à la consultation du public

La consultation du public a permis de recueillir 133 avis et contributions.

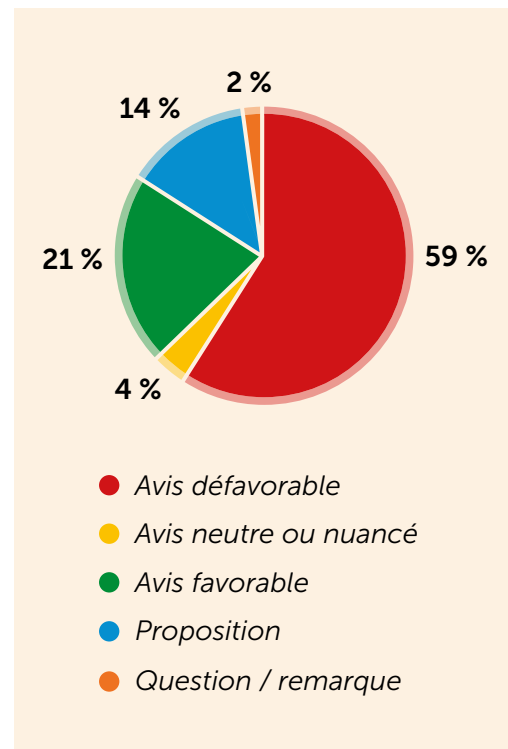
3.1.2. Les types de contribution et les thématiques abordées

Orientation des contributions

Chaque contribution a été classée comme un avis, une proposition ou une question/remarque.

Ont ainsi été relevés :

- 111 avis exprimés :
 - 78 avis défavorables
 - 28 avis favorables
 - » Dont 5 sous condition de renforcer les mesures d'accompagnement ou les dérogations
 - » Dont 8 considèrent que le dispositif proposé devrait aller plus loin
 - 5 avis neutres ou nuancés
- 19 propositions
- 3 questions/remarques
- 3 doublons (répétition d'une même contribution, par un même contributeur).



3.2. La consultation des personnes publiques associées (PPA)

La Chambre de commerce et d'industrie (CCI) et le Département de Loire-Atlantique sont les seules parties prenantes associées à avoir remis un avis sur le projet de Zone à Faibles Émissions.

4. Les registres d'expression du grand public

4.1. Contributions relatives au principe de la ZFE et à ses impacts

4.1.1. Impact sur les libertés individuelles

Plusieurs participants soulignent que la mobilité constitue une ressource indispensable à la vie sociale, aussi bien pour accéder aux lieux des activités quotidiennes que pour pouvoir travailler.

La voiture est associée à des valeurs positives : propriété, indépendance, liberté, confort, praticité... et pour certains les buts poursuivis ne justifient pas la remise en cause de son statut et de sa place dans l'espace urbain, quand bien même elle serait polluante.

De nombreux contributeurs considèrent ainsi que restreindre la circulation de certains véhicules serait attentatoire à leurs libertés individuelles.

« Encore une privation de la liberté car la libre circulation est entravée. ». « L'adoption d'une ZFE, aussi minime soit-elle, est une importante discrimination envers les habitants, les usagers occasionnels ou habituels ».

4.1.2. Impact sur la qualité de l'air



Huit contributeurs estiment que la qualité de l'air de l'agglomération nantaise est globalement bonne, par comparaison à d'autres métropoles françaises, et ne justifie pas une telle mesure.

« Nous respirons très bien à Nantes, contrairement à d'autres villes enclavées sans vent, loin de la mer et sans fleuve ».

« Nantes ne fait certainement pas partie des villes les plus polluées de France ».

Pour deux personnes, le problème sanitaire associé à la mauvaise qualité de l'air est au contraire minoré, insuffisamment pris en compte par les autorités. *« Plusieurs indices laissent à penser que le problème est minoré par les autorités françaises.*

Combien d'infarctus, d'AVC, de morts prématurées aurait-on pu éviter si le problème avait été pris à bras-le-corps ? »

Des doutes sont exprimés sur l'impact des voitures sur la qualité de l'air par rapport aux autres sources de pollution. Pour améliorer la qualité de l'air, d'autres actions sont pointées comme plus urgentes et plus efficaces :

- Renouveler les appareils de chauffage au bois non performant (cité par deux contributeurs)
- Limiter les flux de livraison associés à la restauration rapide (cité par un contributeur).

« *La pollution principale vient du chauffage et non pas des véhicules* ». « *La pollution de l'air n'est pas due qu'aux voitures. Que faites-vous pour le chauffage, l'activité industrielle et agricole, la bétonisation de nos parcs au lieu de planter plus d'arbres dans notre métropole ?* »

Un contributeur estime que la circulation différenciée suivant la vignette Crit'Air ne se justifie qu'en cas de pic de pollution « *Interdisez les véhicules hors Crit'Air seulement les jours de grosse pollution* ».

4.1.3. Impact social

Pour de nombreux contributeurs, l'impact social de la ZFE sur les ménages constitue le principal enjeu (mentionné par 42 contributeurs). La mesure est ainsi qualifiée d'injuste, de « *discriminatoire* », compte tenu du fait qu'elle pénalise en premier lieu les ménages à faibles revenus. Certains évoquent une « *Zone à Forte Exclusion* », stigmatisant les habitants les plus modestes, ceux qui sont dans l'incapacité de renouveler leur véhicule malgré les aides financières proposées. « *Encore une fois ce sont les plus modestes qui vont payer et ce n'est pas les aides proposées qui vont aider car insuffisantes.* ».

« *Les personnes ne possèdent pas une voiture polluante pour avoir une voiture polluante mais parce qu'ils n'ont pas les moyens.* ». « *Je suis contre la mise en place de cette ZFE qui pénalise les plus pauvres de notre ville. Une fois de plus ce type de mesure ne va faire que créer une fracture entre certaines catégories sociales.* »



« *Pourquoi ne pas laisser ces véhicules à qui il ne reste que quelques années de vie, mourir de leur belle mort ? Pourquoi précipiter une partie de la population dans l'angoisse de savoir comment elle va faire sans voiture ou comment trouver les ressources pour en financer une nouvelle alors qu'elle a déjà du mal à boucler les fins de mois ?* »

La perception de l'injustice sociale associée à la mise en place de la ZFE est très vive : c'est la « *double peine* » pour les ménages les plus modestes, possesseurs de voitures souvent anciennes et sans moyen d'en changer vu les prix des véhicules neufs (électriques ou pas), a fortiori dans un contexte d'inflation.

Certains participants estiment que cela risque de provoquer une exclusion des plus pauvres : « *Les ZFE sont avant tout un moyen de discrimination pour chasser les pauvres des centres villes. Une telle mesure poussera les plus pauvres hors de la ville où ils ne pourront conserver leur véhicule, contribuant à la gentrification de Nantes.* ». Au contraire, certains estiment que la ZFE n'impliquera aucun changement de comportements de mobilité pour ceux qui ont les moyens d'avoir des gros véhicules et qui polluent beaucoup (même si ces véhicules sont électriques ou essence récents et classés Crit'Air 1).

« Un SUV électrique bien que Crit'Air 1 est bien plus polluant sur l'ensemble de son usage qu'une Twingo diesel ». « Les plus riches ont 2 voitures : une de fonction et la personnelle, très puissantes et lourdes ».

La situation des jeunes conducteurs est également évoquée « Pour les jeunes conducteurs, les tarifs d'assurance explosent avec des voitures récentes ».

4.1.4. Renouvellement anticipé du parc de véhicules

Dix contributeurs s'élèvent contre la nécessité de changer un véhicule ancien en bon état, et bien entretenu.

« Garder un véhicule plus longtemps et bien plus écologique que de racheter des véhicules tous les 3 ans... ». « Changer de voiture alors que l'existante roule correctement est une aberration écologique »

« Préserver la planète c'est avant tout garder ce que l'on possède le plus longtemps possible et le remplacer uniquement quand c'est vraiment complètement usé ou inutilisable ».



« Je regrette que dans le débat sur l'impact écologique et la pollution il y a une absence de considération portant sur les matériaux et l'énergie consommés lors de la production ainsi que sur la recyclabilité des matériaux employés »

« Il me semble qu'on me demande, non, on me force, à consommer et à augmenter mon empreinte écologique ».

« L'idéal serait d'attendre tranquillement 2035, ainsi les voitures thermiques seront petit à petit remplacées par les électriques... »

Ils seraient ainsi favorables au fait de permettre le renouvellement naturel de parc automobile plutôt qu'une mise à la casse anticipée. « Les véhicules non classés disparaissent naturellement de la circulation avec le temps ».

Un contributeur propose ainsi d'imposer un niveau de performance minimum lors de l'achat d'un nouveau véhicule, plutôt que de remplacer de façon anticipée un véhicule encore en état de rouler. « Pourquoi ne pas profiter des nouvelles immatriculations pour renouveler le parc automobile plutôt que d'imposer, indirectement, un nouvel achat ».

4.1.5. Impact pour les collectivités voisines de Nantes Métropole

La ZFE aura un impact sur les flux provenant de l'extérieur de la Métropole. De très nombreux habitants des territoires limitrophes ou plus éloignés viennent au quotidien dans la Métropole, pour travailler, étudier, effectuer des démarches administratives, de santé ou encore pour du loisir. Les habitants sont souvent fortement dépendants de la voiture, et le réseau de transport en commun n'est pas jugé suffisant ou assez efficace.

Il est ainsi considéré que les familles qui ont dû choisir des logements loin du cœur de la métropole pour des raisons financières seront fortement pénalisées. *« Les plus pénalisés sont les classes populaires plus éloignées du centre »*

« En procédant de la sorte, vous allez créer une zone de non-droit où seuls les Nantais auront le droit de circuler et vous exiliez les «banlieusards» ou les ruraux. Quid du brassage social ? »

4.1.6. Impacts pour les professionnels

Les impacts de la ZFE sur l'économie locale ont été mentionnés par 10 contributeurs.

Certains craignent un impact sur la fréquentation des commerces du centre-ville. *« Une réduction du nombre de potentiels clients pour nos commerces qui peinent déjà à venir dans le centre-ville au vu de l'urbanisation croissante et la disparition de ses voies d'accès pour véhicules motorisés. Les portefeuilles clients des couronnes adjacentes à Nantes ne sont pas négligeables. »*

« Cette réglementation [se fera] au profit des commerces de périphérie, d'AMAZON, et autres sites internet de commerce en ligne... »

Certains craignent que le centre-ville ne devienne inaccessible pour les artisans ou les livreurs qui proviennent de la périphérie. L'accessibilité des salariés des entreprises du périmètre qui proviennent de la périphérie est également évoquée *« Comment gérer les artisans, des livreurs et l'ensemble des salariés qui seront amenés à intervenir ou transiter par cette zone ? »*

Certains redoutent enfin une perte de l'attractivité touristique du territoire. Un contributeur insiste sur l'importance du renouvellement de la flotte des transporteurs routiers, identifiés comme étant à l'origine d'une forte pollution sur les grands axes routiers. *« Il faut aussi que les transporteurs routiers renouvellent leurs véhicules pour qu'ils polluent moins car leur nombre augmente toujours sur la RN 171 qui traverse Blain. »*

4.1.7. Vignette Crit'Air

Les ZFE reposent sur le système de vignettes Crit'Air, qui ne tient compte que de l'âge du véhicule et de sa motorisation. Une défiance relative aux normes EURO s'exprime dans certaines contributions *« Comme nous l'a appris le Dieselgate en 2015, il y a une grosse différence entre les normes et la réalité »*. Une dizaine de contributeurs estime que des critères importants ne sont pas pris en compte dans la nomenclature Crit'Air. La qualité d'entretien du véhicule n'entre pas en compte.

La puissance, la masse et la consommation n'entrent pas non plus en considération. Peuvent ainsi être autorisés à circuler dans les ZFE des véhicules à la fois peu polluants à l'échappement et pouvant être fortement émetteurs de gaz à effet de serre ou de polluants hors échappement (abrasion des freins, des pneus et de la chaussée). *« Une mesure qui n'impacte en rien le propriétaire ayant les moyens pour s'acheter un gros SUV polluant à la mode »*.

La vignette Crit'Air ne prend pas non plus en compte l'usage réel des véhicules, et notamment le nombre de kilomètres parcourus chaque année. Or, ce ne sont pas les véhicules les plus polluants qui sont nécessairement ceux qui roulent le plus. *« Le degré d'utilisation du véhicule n'est malheureusement jamais pris en compte »*.



Enfin, un contributeur souhaiterait que la vignette Crit'Air soit offerte aux habitants du périmètre ZFE.

4.1.8. Une crainte exprimée d'un durcissement des contraintes dans les années à venir

Cinq contributeurs expriment la crainte que la ZFE proposée ne soit qu'une première étape, ouvrant la porte à un durcissement des contraintes dans les prochaines années.

« Le risque avec la ZFE est qu'après un ou deux ans, les responsables politiques décident d'augmenter les plages horaires de restrictions de circulation (toute la journée) et durcissent les critères des véhicules autorisés à circuler dans la ZFE. »

« C'est évidemment une mesure qui sera suivie rapidement par d'autres beaucoup plus contraignantes ».

« Si cette mesure est inéluctable, il faut l'assortir de la garantie que les contraintes n'évolueront pas avant au moins 5 ans, pour donner le temps à la population de s'adapter ».

« De là à l'étendre à toute la métropole il y a un pas car si l'on veut empêcher de rouler les véhicules thermiques sur la métropole ça va être une catastrophe ! »

Éclairages et réponses de Nantes Métropole

Le diagnostic de la qualité de l'air métropolitain a été élaboré à partir des données actualisées d'Air Pays de la Loire. Il met en évidence les conclusions suivantes :

- **Le secteur des transports routiers reste majoritairement à l'origine de la dégradation de la qualité de l'air sur le territoire métropolitain**
- **Le secteur résidentiel prend une part prépondérante dans les émissions de polluants, notamment de particules.**

De fait, Nantes Métropole prend en compte la nécessité de travailler de manière croisée sur les différentes sources d'émission de polluants (en particulier les secteurs des transports et du résidentiel).

La stratégie métropolitaine est formalisée dans le Plan d'Action Qualité de l'Air Métropolitain (PAQAM), approuvé en décembre 2023.

Dans le secteur des transports, **la baisse des émissions polluantes passera prioritairement par un usage individuel raisonné de la voiture au profit des modes doux et partagés**. L'ambition de la Métropole est de rééquilibrer les modes de déplacement et de promouvoir leur cohabitation plus harmonieuse et équilibrée, via différentes actions :

- La densification des offres de déplacement alternatives à la voiture solo ;
- Une réduction globale de la vitesse en ville pour apaiser, sécuriser et faciliter la cohabitation entre les modes ;
- Le développement des aires piétonnes ;

- La réduction du nombre de places de stationnement sur la voirie ainsi que l'extension des parkings relais (P+R) ;
- La réglementation des livraisons dans le centre-ville et la co-construction d'une feuille de route avec les acteurs économiques (pacte de logistique urbaine durable et résiliente) ;
- L'accompagnement des changements de comportement de mobilité, par la simplification du parcours usagers, la proposition d'une tarification solidaire sur les transports collectifs et le stationnement, et la mise en place d'aides pour l'achat et la location de vélo.

Le renouvellement technologique du parc ancien constitue un second levier d'action. La ZFE, en interdisant la circulation des véhicules les plus anciens qui relèvent des normes antipollution les moins strictes, vise à accélérer ce phénomène naturel.

Les véhicules interdits de circulation dans le périmètre ZFE (intra-périphérique nantais), aux heures de pointe, sont **uniquement les véhicules non éligibles à une vignette Crit'Air, dits « non classés »** :

- Les voitures et véhicules utilitaires légers qui auront **plus de 28 ans au 1^{er} janvier 2025** (immatriculés avant le 31 décembre 1996) ;
- Les poids lourds qui auront **plus de 24 ans au 1^{er} janvier 2025** (véhicules immatriculés avant le 30 septembre 2001) ;
- Les deux-roues, tricycles et quadricycles qui auront **plus de 25 ans au 1^{er} janvier 2025** (véhicules immatriculés avant le 31 mai 2000).

L'objectif de la ZFE n'est pas d'interdire la circulation générale, mais de restreindre celle des véhicules les plus polluants certains jours et sur certaines plages horaires.

L'impact social et économique du dispositif sera limité, en lien avec :

- Le faible nombre de véhicules concernés par les restrictions de circulation : le nombre de véhicules non classés connaît une baisse continue depuis une dizaine d'années du fait du renouvellement naturel du parc (les véhicules non classés représenteront moins de 1% du parc circulant en 2025) ;
- Les modalités de fonctionnement retenues pour la ZFE, qui offrent une souplesse pour les automobilistes en capacité de décaler un déplacement en dehors des heures de pointe auxquelles s'appliquent les restrictions de circulation.

Des dérogations locales sont par ailleurs proposées par Nantes Métropole pour une durée maximum de 3 ans (correspondant à la durée maximale permise par la réglementation) pour accompagner ceux qui ne sauraient pas s'adapter à court terme.

Conformément à la réglementation, Nantes Métropole évaluera en 2028 l'efficacité de la ZFE au regard des bénéfices attendus. À l'appui de cette évaluation, la Métropole pourra envisager d'en modifier les caractéristiques, en prenant notamment en compte les alternatives de mobilité développées entre-temps sur son territoire. **Le cas échéant, les modifications de la ZFE feront l'objet d'une nouvelle procédure de consultation.**

4.2. Contributions relatives aux modalités de mise en œuvre de la ZFE

4.2.1. Périmètre

Le périmètre retenu pour l'instauration de la ZFE fait débat. Pour 2 contributeurs, ce périmètre est justifié puisque proposant des alternatives à la voiture individuelle. « *Je pense qu'on a un réseau de transport en commun suffisamment fourni à Nantes pour éviter de prendre sa voiture en centre-ville* ».

Pour 4 autres, il apparaît au contraire trop contraignant et disproportionné par rapport aux enjeux de qualité de l'air, identifiés comme peu importants à Nantes Métropole. « *Une ZFE dont l'étendue est tout l'intérieur du périphérique ? C'est démesuré et punitif* ».

« *Pourquoi choisir le périphérique comme secteur limite ? Le secteur devrait être limité au seul centre-ville de Nantes car on va pénaliser tous les habitants des communes périphériques pour faire leurs achats dans les centres commerciaux situés à l'intérieur du périphérique, les consultants pour raisons médicales (CHU, le Confluent, etc.)* ».

4.2.2. Horaires de fonctionnement de la ZFE

Quatre contributeurs considèrent que les plages horaires sont trop restreintes pour que la mesure soit efficace. « *Les mesures actuelles de la ZFE ne correspondent pas aux objectifs visés, sans même considérer les horaires d'application et les possibles exemptions* ».

Un contributeur suggère que : « *La plage horaire d'interdiction devrait également concerner le créneau 11 h 30-14 h 30* ».

4.2.3. Catégories de véhicules concernés

Dix contributeurs s'étonnent du faible nombre de véhicules concernés par les restrictions et considèrent la mesure peu ambitieuse. Un contributeur souhaiterait ainsi que la mesure concerne également les véhicules classés Crit'Air 5 au 1er janvier 2025, ainsi que les véhicules classés Crit'Air 4 avant 2030.

« *L'installation d'une ZFE me paraît indispensable, autant pour des enjeux sanitaires qu'environnementaux. Cependant, le périmètre tel que décrit me paraît très peu ambitieux : seulement 4 000 véhicules concernés, sur des plages très restreintes, et uniquement ceux hors classement... qu'elle est l'utilité de la ZFE dans ces conditions ? Uniquement répondre à la demande administrative et légale ?* »

« *Interdire quelques milliers de véhicules n'aura pas d'impact significatif sur le résultat attendu* ».

« *La ZFE de Nantes semble n'être qu'une appellation sans les effets escomptés* ».

En ne ciblant que les véhicules non classés, il apparaît également à certains contributeurs que les impacts seront concentrés sur les ménages les plus modestes.

« *Je trouve que ce n'est pas très ambitieux. Sont concernés 3% des véhicules pendant 2h le*

matin et 3h le soir, l'impact ne sera pas très important. Pour un impact très important pour une population manquant de moyens, on n'utilise pas une voiture de 25 ans par choix mais plutôt parce qu'on n'a pas les moyens d'en changer. »

Un contributeur considère que la mesure devrait concerner plus fortement les poids lourds. *« Il faut aussi que les transporteurs routiers renouvellent leurs véhicules pour qu'ils polluent moins car leur nombre augmente toujours sur la RN 171. »*

Un contributeur suggère que les restrictions s'appliquent aux usagers qui parcourent le plus de kilomètres, à l'instar des taxis *« Avant d'imposer des contraintes à tout le monde ne serait-il pas intéressant de viser les usagers les plus intensifs que sont les taxis ? »*

Enfin, plusieurs contributeurs considèrent que les deux-roues motorisés ne devraient pas être concernés par la mesure (cf. 4.3.1).

4.2.4. Le véhicule électrique en question

La transition des véhicules particuliers d'une motorisation thermique à une motorisation électrique est questionnée par onze contributeurs, du fait :

- De la mise à la casse de véhicules qui pourraient encore rouler pour en reconstruire autant (voir point précédent) ;
- Du besoin de matériaux exploités dans des pays lointains, dans des conditions sociales inacceptables *« [La voiture électrique] contribue à l'épuisement de ressources rares pillées de part et d'autre sur la planète pour la fabrication de batteries entre autre... »* ;
- Des coûts élevés et des conséquences sociales pour les plus précaires *« La plupart des gens n'ont pas les moyens de s'acheter un véhicule électrique ou hybride »* ;
- Des émissions de particules émises par ces véhicules (abrasion des freins, des pneus, de la chaussée) *« Piéton asthmatique, je suis contre les voitures électriques qui sont 50% plus lourdes et qui soulèvent donc plus de poussières à leur passage »* ; *« Les véhicules électriques sont plus lourds, ils auront un impact plus important sur l'usure des routes »* ;
- De la pollution associée à la production d'électricité *« L'électricité sera source de pollution également »*.

La possibilité de recharge des véhicules électriques pour les urbains pose également question. *« La voiture électrique n'est pas adaptée quand on habite en appartement »*.

4.2.5. Contrôle et cohérence de la mesure

La question du contrôle et de la verbalisation éventuelle a été soulevée : qui va organiser le contrôle, avec quels moyens ? Cinq contributeurs se sont exprimés sur le sujet.

Pour un contributeur, les forces de police ont d'autres priorités à traiter, en particulier la prévention et la lutte contre l'insécurité. *« Qui sera chargé des contrôles ? La police nationale a autre chose à faire et la police municipale aussi »*.

Pour un autre, l'exercice du contrôle de la ZFE doit permettre d'appliquer la mesure avec une certaine souplesse. *« Pas d'amende jusqu'à 3 infractions constatées par année civile, afin d'admettre un oubli ponctuel, un impondérable ou une urgence conduisant au non-respect du «couvre-feu» »*

Deux contributeurs expriment l'attente d'un contrôle strict, pour garantir le respect de la réglementation et donc son efficacité sur la qualité de l'air, mais aussi pour assurer l'égalité

de traitement entre les usagers. *« Je fais confiance à la métropole nantaise pour appliquer fermement la ZFE, mais avec le souci constant de justice sociale ».*

Enfin, un participant souligne que la politique de stationnement doit prendre en compte l'entrée en vigueur de la ZFE, dans un souci de cohérence. *« Je viens de payer mon abonnement parking NGE jusqu'au 31/05/2025. Pour rouler il y a des restrictions mais pour payer l'abonnement à la ville de Nantes, aucune restriction ! »*

4.2.6. Aides au renouvellement du parc

Afin d'encourager les Français à acquérir des véhicules plus propres, l'État a mis en place des aides, tels que le bonus écologique et la prime à la conversion. La prime à la conversion est majorée pour les personnes qui habitent ou travaillent dans le périmètre de la ZFE.

Un contributeur interpelle sur la possibilité de mettre en place des aides au renouvellement vers des véhicules moins polluants. *« Est-il prévu des subventions pour aider l'achat de nouveaux véhicules moins polluants y compris d'occasion (moins cher) ? »*

Pour un autre contributeur, il s'agirait d'accompagner en priorité les publics qui ne peuvent se passer de véhicule en raison de problèmes de mobilité (personnes en situation de handicap notamment) à renouveler leur véhicule vers un véhicule électrique. Sont également mentionnés les professionnels qui utilisent leur véhicule personnel dans le cadre de leur travail (ex : aide à domicile, infirmier libéral, travailleurs sociaux, etc.).

Éclairages et réponses de Nantes Métropole

Concernant les motifs de choix des modalités de mise en œuvre de la ZFE

Les restrictions de circulation s'appliqueront sur les axes routiers situés à l'intérieur du périmètre délimité par le périphérique nantais. Ce périmètre a été retenu car :

- Il concentre les enjeux de qualité de l'air et d'exposition de la population aux polluants réglementés ;
- Il propose une offre renforcée d'alternatives à la voiture (transports en commun, infrastructures cyclables, autopartage, vélos en libre-service...) ;
- Il est lisible : le périphérique dessine un périmètre clair pour les usagers ;
- Il respecte la réglementation : il couvre au moins 50% de la population métropolitaine au sens de l'arrêté du 22 décembre 2021 (le périmètre rassemble 63 % de la population métropolitaine).

Les restrictions de circulation au sein de la ZFE seront en vigueur du lundi au vendredi, pendant les heures de pointe, c'est-à-dire de 7h à 9h et de 16h à 19h. Elles s'appliqueront aux véhicules non éligibles à une vignette Crit'Air, donc non classés.

En dehors de ces plages horaires, aucune restriction de circulation ne sera appliquée au titre de la ZFE.

Dans un souci d'équité de traitement des usagers de la route, tous les types de véhicules sont concernés (voitures, utilitaires, poids lourds et motos).

Concernant les impacts escomptés de la politique de mobilité et de la ZFE sur la qualité de l'air

Comme détaillé ci-dessus, la baisse des émissions de polluants des transports routiers passera par l'activation de deux leviers :

- **Un usage individuel raisonné de la voiture au profit des modes doux et partagés.**
L'ambition de la métropole est de rééquilibrer les modes de déplacement et de promouvoir leur cohabitation plus harmonieuse et équilibrée. La stratégie métropolitaine de mobilité est définie dans le plan de déplacements urbains (PDU) 2018-2027 perspectives 2030.
- **Le renouvellement technologique du parc ancien.** La ZFE, en interdisant la circulation des véhicules les plus anciens qui relèvent des normes antipollution les moins strictes, vise à accélérer ce phénomène naturel.

En 2030, par l'activation de ces deux leviers, Air Pays-de-la-Loire projette une baisse significative des concentrations d'oxydes d'azote sur le territoire.

Les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé (plus strictes que la réglementation en vigueur) seront respectées pour la quasi-totalité (98%) de la population (contre 60% de la population en 2025).

Air Pays-de-la-Loire projette également une baisse significative des concentrations de particules PM10 sur l'ensemble du territoire en 2030. À l'exception des premiers mètres de part et d'autre des voiries principales, l'ensemble du territoire sera soumis à des concentrations inférieures aux valeurs préconisées par l'Organisation Mondiale de la Santé pour protéger la santé des populations.

Concernant les aides au changement de mobilité

Une offre de mobilité plus cohérente et lisible pour la métropole nantaise, et un service de diagnostic mobilité personnalisé par téléphone

Depuis septembre 2023, les offres de mobilité Tan, NGE parkings, bicloo, Effia sont réunies sous un même nom : Naolib. Le site web naolib.fr présente toutes les solutions de mobilités de la métropole : vélo, transports en commun, parking-relais, covoiturage, autopartage, et stationnement.

La plateforme téléphonique Allo Naolib offre un renseignement immédiat sur les offres de mobilités. Ceux qui le souhaitent peuvent être recontactés afin d'effectuer un diagnostic de mobilité personnalisé par téléphone, permettant de dresser un bilan de sa mobilité et se voir proposer les meilleurs moyens de se déplacer en fonction de son mode de vie ou de ses usages.

Des aides à l'acquisition de vélos

Pour favoriser l'usage du vélo, Nantes Métropole propose deux dispositifs d'aides à l'acquisition de vélos :

- Pour les particuliers, habitants de la métropole, sous condition de ressources ;
- Pour les professionnels souhaitant utiliser le vélo pour leur activité professionnelle, dont l'activité est localisée sur le territoire de la métropole.

Des aides nationales pour encourager l'achat de véhicules plus propres, bonifiées pour ceux qui habitent et travaillent en ZFE.

Afin d'encourager les Français à acquérir des véhicules plus propres, l'Etat a mis en place des aides, telles que :

- Le **bonus écologique** vise à aider tous les particuliers et professionnels en France, à acheter ou louer un véhicule électrique et/ou hydrogène neuf ou d'occasion (pour les seuls particuliers, dans ce dernier cas).

En complément du microcrédit personnel mobilité, l'Etat propose également un microcrédit véhicules propres garanti à 50% par l'État pour faciliter l'acquisition de **véhicules propres** par les ménages aux revenus très modestes.

Un site internet créé par l'Etat (jechangemavoiture.gouv.fr) détaille l'ensemble des dispositifs existants pour changer son véhicule afin de faciliter l'accès aux informations. Mis à jour régulièrement, il renseigne sur l'offre en véhicules, les aides financières disponibles et les démarches à suivre. Il permet aussi d'accéder à un simulateur d'aides.

4.3. Dérogations et situations particulières à prendre en compte

4.3.1. Deux roues motorisés

Cinq contributeurs estiment que les deux-roues motorisés devraient être exclus du dispositif ou faire l'objet d'une dérogation, au motif notamment qu'elles constituent des alternatives moins coûteuses et moins polluantes à la voiture individuelle.

« Je trouve fortement regrettable sur les 2 roues motorisés d'avant le 31 mai 2000 ne soient pas autorisés à circuler dans les ZFE. Cela va encore pénaliser les personnes les plus modestes. Au lieu d'interdire, il serait plus vertueux d'inciter, en proposant des solutions de mobilité douce compétitives. »

« Je pense que les 2RM ne doivent pas être concernés par les restrictions de circulation afin de répondre au besoin de mobilité le plus large possible. »

4.3.2. Petits rouleurs

Trois contributeurs sont favorables à une prise en compte des différentiels d'usages pour ne pas pénaliser les personnes qui ont un usage occasionnel de leur véhicule.

Il leur apparaît pertinent que ces derniers soient autorisés à rouler pour ne pas leur imposer un renouvellement de véhicule. Cela impliquerait en effet :

- Une empreinte carbone beaucoup plus importante que de maintenir le véhicule ancien
- Un coût financier important au regard de l'utilisation du véhicule

« Pourquoi inciter ainsi à remplacer des véhicules qui ont passé avec succès le contrôle technique antipollution ? Par exemple : j'ai une assurance petit rouleur (5 000 km/an) en 20 ans mon véhicule n'a même pas roulé 100 000 km. »

4.3.3. Véhicules de collection

Huit contributeurs, dont la FFVE - Fédération Française des Véhicules d'Époque, se sont exprimés en faveur de la mise en place d'une dérogation pour les véhicules de collection.

« Dans toutes les agglomérations qui ont déjà mis en place une ZFE, Les véhicules de collection ont été exonérés de cette règle ZFE. Pourquoi Nantes ne met-elle pas en place cette exonération comme dans les autres agglomérations ? »

« Ce patrimoine automobile, partie intégrante du patrimoine industriel national doit pouvoir continuer à circuler librement dans les ZFE m ».

4.3.4. Personnes à mobilité réduite

Une dérogation nationale est prévue pour les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » (CMI) comportant la mention « stationnement ». Trois contributeurs soulignent toutefois que toutes les personnes malades et/ou à mobilité réduite ne disposent pas d'une CMI, ou disposent d'une CMI mais sans mention « stationnement ».

« Il faut faire attention aux publics qui ne peuvent se passer de véhicule en raison de problèmes de mobilité par exemple (mais qui n'ont pas forcément la CMI) ».

« Reconnu avec un taux d'incapacité inférieure à 80%, je n'ai pas le droit à la CMI stationnement, juste la CMI priorité. J'ai besoin d'un véhicule pour des petits trajets, pas les moyens de changer de véhicule ».

4.3.5. Déplacements médicaux

Trois contributeurs souhaiteraient qu'une dérogation soit prévue pour se rendre à des rendez-vous médicaux, ou en cas de situation d'urgence médicale.

« Comment on fera pour aller aux urgences des hôpitaux nantais ? »

« Cette zone étant comprise à l'intérieur du périphérique, comment se rendre à la polyclinique de Saint-Herblain ? »



4.3.6. Déplacement des personnes travaillant en horaires décalés

Trois contributeurs alertent sur la situation des travailleurs en horaires décalés, qui ne peuvent pas utiliser d'alternative à la voiture compte tenu de leurs horaires de travail.

« Il serait bon de penser entre autres à tous les travailleurs en horaires décalés, n'ayant pas le choix de venir en ville avec son véhicule. Certains soirs où je travaille il y a des transports pour l'aller, mais je termine trop tard pour les horaires de tramways, donc il serait bon d'adapter également l'offre de transport, pourquoi pas plutôt jusqu'à 1 h 30/2 h en semaine, et 3h le weekend, ligne 2 incluse. »

« Je travaille à l'hôpital, alterne services de jour ou de nuit, semaine et weekend et les horaires que vous proposez ne me permettent pas d'embaucher ou de débaucher. »

4.3.7. Professionnels qui utilisent leur véhicule personnel dans le cadre du travail

D'autres professions, aux revenus peu élevés, et pour lesquelles la voiture est indispensable (pour réaliser des « tournées » à domicile) présentent des difficultés comme les aides à domicile.

« Je suis auxiliaire de vie sociale et j'interviens à domicile des personnes porteuses de handicap dans l'agglomération nantaise. Habitant actuellement en campagne, je serais contraint de changer mon véhicule juste à cause de son âge (34 ans) car le véhicule est entretenu et ne pollue pas plus que les grosses cylindrées avec Crit'Air 3. Je trouve qu'il devrait avoir les dérogations à cette mesure ».

« Il faut faire attention aux publics qui ne peuvent se passer de véhicule et utilisent un véhicule personnel dans le cadre de leur travail (ex : aide à domicile, infirmier libéral, travailleurs sociaux, etc.) »



4.3.8. Véhicules en covoiturage

Afin de lutter contre l'autosolisme, un contributeur serait favorable au fait que les véhicules en covoiturage puissent bénéficier d'une dérogation.

« Un objectif important visé est de diminuer l'autosolisme. Il faut donc que le co-voiturage permette même sans vignette d'accéder à Nantes pendant les périodes de pointe ».

Éclairages et réponses de Nantes Métropole

La mise en place de la ZFE s'accompagne de la possibilité d'octroyer des dérogations à certains véhicules. Certaines dérogations sont obligatoires et font l'objet d'exemptions nationales. D'autres sont attribuées de manière temporaire et locale par Nantes Métropole.

Les exemptions nationales permanentes⁴ sont les suivantes :

- Les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route (véhicule d'intérêt général prioritaire ou bénéficiant de facilités de passage) ;
- Les véhicules du ministère de la Défense ;
- Les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » ;
- Les véhicules de transport en commun, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, pendant une période comprise entre trois et cinq ans suite à l'entrée en vigueur de l'interdiction en fonction de leur classification Crit'Air⁵.

Les modalités de fonctionnement horaires retenues pour la ZFE nantaise **offrent une souplesse** pour les automobilistes en capacité de décaler un déplacement en dehors des heures de pointe auxquelles s'appliquent les restrictions de circulation.

Des dérogations locales sont toutefois prévues pour répondre à des besoins spécifiques. Le souhait de Nantes Métropole a toutefois été de **limiter au maximum les motifs de dérogations**, pour des questions de simplicité et de lisibilité de la ZFE, et pour faciliter l'exercice du contrôle des véhicules par les forces de l'ordre.

Des dérogations locales sont ainsi définies pour une durée maximum de 3 ans (correspondant à la durée maximale permise par la réglementation) pour :

- Les véhicules utilisés dans le cadre d'événements ou de manifestations de type festif, économique, sportif, culturel ou tournage de film, afin de ne pas limiter l'organisation d'événements ;
- Les véhicules des commerçants ambulants non sédentaires ;
- Les véhicules spécialisés, afin de permettre leur renouvellement progressif :
 - » Véhicules automoteurs spécialisés (VASP)
 - » Bétonnières
 - » Bennes
 - » Bétaillères
 - » Citernes
 - » Véhicules frigorifiques
 - » Convois exceptionnels
- Les véhicules utilisés par les services autonomie à domicile (SAD) autorisés – ex SAAD, SSIAD et SPASAD⁶, pour assurer la continuité de leur action auprès des

⁴ Décret n° 2016-847 du 28 juin 2016 ; Décret n° 2019-663 du 28 juin 2019.

⁵ L'arrêté du 28 juin fixe la durée des exceptions temporaires aux restrictions de circulation dans une zone à circulation restreinte au profit des véhicules des services publics de transport en commun, en fonction de leur classification : 3 ans pour les véhicules Crit'Air 5 ; 4 ans pour les véhicules Crit'Air 4 et 3 ; 5 ans pour les véhicules Crit'Air 2 et 1.

⁶ Services d'aide et d'accompagnement à domicile, services de soins infirmiers à domicile, services polyvalent d'aide et de soins à domicile.

publics fragiles - **Suite à la concertation, il a été décidé d'élargir les dérogations à l'ensemble des personnels soignants ayant apposé le caducée sur leur véhicule ;**

- Les véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, afin de garantir l'action de ces associations ;
- Les véhicules des associations à but non lucratif dont les statuts précisent le lien avec l'amélioration des conditions de vie des personnes en situation précaire ou difficile, afin de garantir leur action ;
- Les véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'Etat dans un cadre administratif et judiciaire, afin de respecter la convocation ;
- Les véhicules utilisés dans le cadre d'accès aux services médicaux hospitaliers ou en clinique, afin de garantir l'accès aux soins - **Suite à la concertation, il a été décidé d'élargir les dérogations aux personnes se rendant aux urgences hospitalières ;**
- Les véhicules utilisés par les entreprises en état de cessation de paiement et faisant l'objet d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire ;
- Les véhicules dont le remplacement est prévu par un véhicule autorisé dans la ZFE, afin de prendre en compte les délais de fabrication ou de mise à disposition des véhicules.

Une dérogation nationale est prévue pour les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » (CMI) comportant la mention « stationnement ».

Comme proposé dans la consultation, et avec l'objectif de faciliter la vie quotidienne et les déplacements d'un maximum de personnes en perte d'autonomie, une dérogation locale est mise en place pour **toutes les personnes qui détiennent une Carte Mobilité Inclusion** (CMI « priorité » ; CMI « invalidité » ou CMI « stationnement » - déjà couverte par la dérogation nationale).

Concernant les autres demandes de dérogations locales :

- **Les véhicules de collection** : Nantes Métropole ne souhaite pas encourager l'usage des véhicules de collection pour les trajets domicile-travail, qui sont les trajets majoritairement réalisés aux horaires auxquels s'appliquent les restrictions ZFE. De fait, il n'est pas retenu de mettre en place une dérogation locale pour ces véhicules. Ces derniers peuvent toutefois continuer à rouler en semaine en dehors des horaires de fonctionnement de la ZFE, ainsi que le week-end.
- **Les deux-roues motorisés** : Dans une volonté d'équité, tous les types de véhicules non classés sont concernés par la ZFE (voitures, utilitaires, poids lourds et deux-roues motorisés). En l'absence de contrôle technique pour les deux-roues motorisés jusque récemment, les statistiques disponibles sur le parc de deux-roues motorisés sont moins fiables que pour les autres parcs de véhicules. Les tendances montrent toutefois que le nombre de deux-roues non classés est très faible sur le territoire. Les deux-roues non classés peuvent continuer à rouler en semaine en dehors des horaires de fonctionnement de la ZFE, ainsi que le week-end.
- **Les « petits rouleurs »** : Certaines collectivités expérimentent la mise en place de

« pass ZFE petits rouleurs » pour ne pas pénaliser les personnes qui ont un usage occasionnel d'un véhicule interdit de circulation. Cette option a été analysée par Nantes Métropole ; il est toutefois apparu que cette dérogation ne se justifiait pas pour notre territoire, en lien avec la souplesse des modalités d'application retenues pour la ZFE.

- **Les personnes travaillant en horaires décalés** : Suite à la concertation, il a été décidé d'accorder une dérogation aux personnes travaillant en horaires décalés et devant effectuer un de leurs trajets pendant les heures de restriction de la ZFE, sur présentation d'une attestation de l'employeur.
- **Les véhicules en covoiturage** : cette dérogation n'a pas été retenue en l'absence de possibilité de contrôle des véhicules en covoiturage.

4.4. Repenser nos mobilités

Il s'agit du sujet qui provoque le plus d'inquiétude : comment pourrais-je conserver demain la mobilité dont j'ai besoin pour mes activités professionnelles, de loisirs, ou de services ?

Le renforcement des offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle est identifié comme une priorité. Certains habitants souhaiteraient également voir réduite de façon drastique la place de la voiture en ville, et notamment l'emprise des voitures dans l'espace public (voiries, stationnement).



4.4.1. Améliorer la fluidité du trafic

Quatre contributeurs seraient favorables à la réouverture de certaines voies de circulation afin de décongestionner le centre-ville, limiter les surconsommations et les émissions de polluants.

« Adaptez le réseau routier pour éviter les gros bouchons et stagnation des voitures »

« Occupez-vous d'abord des infrastructures routières : agrandissement des voies, nouveaux ponts, pour éviter les bouchons. Moins de bouchons à Nantes = moins de pollution. »

4.4.2. Sobriété dans les déplacements

Partant du constat que les distances parcourues sont un déterminant fort des consommations d'énergie et des émissions de polluants du secteur des transports, la baisse de ces distances est généralement perçue positivement.

Un participant propose également de réduire les effets « d'heure de pointe ». *« Il ne devrait plus y avoir d'heures de pointe et rationaliser les déplacements. »*

4.4.3. Développer l'offre de transports en commun

De nombreux contributeurs déplorent la faible attractivité des transports en commun, en particulier dès qu'on s'éloigne du cœur de métropole : ils sont trop longs, trop chers, inconfortables (saturation aux heures de pointe) avec des fréquences inadaptées, et il est souvent plus facile, plus souple, et plus rapide d'utiliser sa voiture.

Le renforcement de l'offre de transports en commun apparaît ainsi pour une vingtaine de contributeurs comme un prérequis à la mise en place de contraintes sur l'usage de la voiture.



« Je ne suis pas favorable tant que le réseau de transport en commun n'est pas amélioré ».

« Entre les parkings relais pleins et la desserte encore incomplète de la périphérie, les alternatives ne sont pas à la hauteur ».

« Si on interdit aux citoyens diesel de circuler, il faut penser sérieusement à développer davantage la quantité des transports en commun et la souplesse des horaires... »

« Il faut d'abord fournir aux habitants de Nantes Métropole (mais hors Nantes) une vraie alternative à la voiture via des transports en commun adaptés, fiables, sécurisés et roulant tout le temps, avant de mettre en place un système comme celui-là. Un trajet de 15 min en voiture ne peut pas voir son temps multiplié par 4 ou 5 en utilisant des transports en commun... »

Avec la mise en place de la ZFE, des doutes sont exprimés sur la capacité du réseau de transports en commun à absorber la hausse de fréquentation.

« Comment seront gérés les reports sur des transports en commun déjà surchargés aux heures de pointe ? ».

« Si vous avez déjà pris le tram un matin aux heures de pointe, vous savez qu'ils ne peuvent pas absorber plus de personne ».

La tarification des parkings relais est également selon un contributeur un levier pour favoriser l'intermodalité. À noter que les parkings relais sont déjà gratuits pour les abonnés aux transports en commun, et proposent des tarifs très avantageux pour les utilisateurs occasionnels (voir encadré).

« Si cette mesure s'accompagne d'un tarif favorisé pour prendre les transports en commun grâce à l'entrée au parking relais (potentiellement gratuit pour les personnes faisant l'effort de jouer le jeu, suivant leurs revenus et vivant dans la métropole ?) alors elle me semble excellente pour inciter les gens à plus prendre les transports en commun ».

Pour certains, un prérequis est également l'exemplarité du parc de cars régionaux : « Il faut renouveler TOUT le parc des cars Aleop vers des cars à énergie moins polluante (électricité, GNL) ».

4.4.4. Développer les aménagements et les services vélo



Pour accompagner le développement de l'usage du vélo, en complément des modes partagés et des autres modes doux, quatre contributeurs alertent sur la nécessité de renforcer et sécuriser les aménagements cyclables, et de renforcer l'offre de stationnement pour les vélos.

« Rajouter des parkings vélo en ville (je constate qu'il n'y a pas assez de place à certaines heures pour garer mon vélo) »

Les pistes cyclables ne sont pas sécurisées, surtout en périphérie, donc créer une ZFE reviendrait à augmenter les disparités au droit au déplacement et les accidents de vélo ».

4.4.5. Encourager l'électrification du parc

Un contributeur se prononce favorablement au fait de permettre aux véhicules électriques de circuler sur les voies réservées au covoiturage, afin d'encourager l'électrification du parc.

« Les voies de covoiturage mises en place récemment devraient être étendues aux véhicules électriques, ces derniers n'émettant ni CO₂, ni NOX ».

Ce même contributeur souhaiterait que les véhicules électriques bénéficient de tarifs de stationnement avantageux. *« Les tarifs de stationnement devraient également être minorés pour ces mêmes véhicules électriques ».*

4.4.6. Autres mesures pour améliorer la qualité de l'air

Quatre contributeurs se prononcent favorables à la mise en place de contraintes plus fortes sur les voitures pour limiter le trafic en centre-ville.

« Je suis pour la mise en place de la ZFE la plus stricte possible, voire l'interdiction de la voiture dans certaines zones. »

« Cela peut aussi prendre d'autres formes, comme restreindre plus drastiquement certains quartiers résidentiels où la voiture n'a que peu d'intérêt dans tous les cas (hyper centre, Trentemoult, Chantenay, Sainte-Anne...) et moins fortement des boulevards permettant les déplacements ».

« Si les transports en commun sont mieux développés et que des dérogations pour les professionnels existent, un centre-ville piéton aurait un bien meilleur impact ».

« La voiture ne doit plus être vue comme le moyen de transport par défaut mais doit devenir une exception ! »

Pour un contributeur, la tendance des dernières décennies à la hausse du poids des véhicules via une montée en gabarit, une hausse de la taille et de la puissance des véhicules est à réfréner. En effet, ce poids supplémentaire conduit à l'élargissement des pneus, augmentant la quantité de particules émises par échappement. Les véhicules de fort gabarit ont une emprise plus importante sur la route. En cas de choc, le poids d'une voiture impacte fortement la

gravité des blessures des usagers vulnérables. *« Une interrogation complémentaire concerne les statistiques d'accidentologie, surtout envers les piétons et véhicules « fragiles » (tels les deux roues) en ville en fonction du poids de l'automobile impliqué causant ou non de l'accident. Combien de vies seraient sauvées annuellement par la minimisation du poids des voitures circulant en ville ? [...] De plus, vu la densité des véhicules en ville et l'espace limité, une donnée importante est la dimension (au sol), ou occupation des sols, des voitures. Par ailleurs, la dimension des véhicules est généralement proportionnelle aux dimensions des pneus (émission de particules fines), aux probabilités d'accident, et même à la difficulté de stationnement. »*

Un contributeur estime qu'il serait nécessaire de lutter concomitamment contre les nuisances sonores des deux-roues en particulier. *« Il faudrait penser à la pollution sonore, en particulier des scooters de livraison. Pourquoi ne pas imposer aux sociétés des scooters électriques ou thermiques avec faible émission sonore ? »*

Pour un contributeur, la mise en place de la ZFE doit également s'accompagner du renouvellement des flottes de véhicules techniques des pouvoirs publics et de leurs prestataires, et des flottes de transports en communs vers des véhicules faibles émissions

« La Métropole se doit également d'être exemplaire, les Benne à Ordures sont toujours au Gazole... De nombreux bus sont également toujours au Gazole. Le B100 (produit à partir des cultures alimentaires) est également un carburant utilisé par la métropole, or ce Biocarburant émet plus de NOX qu'un Gazole fossile... alors que des solutions au BioGNV existent ».

Éclairages et réponses de Nantes Métropole

La stratégie métropolitaine de mobilité est définie dans le [plan de déplacements urbains \(PDU\) 2018-2027 perspectives 2030](#). L'ambition de la métropole en matière de mobilité est de rééquilibrer les modes de déplacement et de promouvoir leur cohabitation plus harmonieuse et équilibrée, via différentes actions :

La densification des offres de déplacement alternatives à la voiture solo

- Dès 2027 et d'ici à 2035, le maillage des transports en commun va se densifier et se développer au-delà du périphérique. À cela s'ajoute la création de voies dédiées aux transports collectifs sur le périphérique pour améliorer leur performance.
- Pour faciliter et sécuriser vos déplacements à vélo dans la métropole, un nouveau réseau de voies cyclables de plus de 220 km se déploie sur 9 itinéraires : les Grandes Voies Vélo. D'ici à 2026, le réseau cyclable de Nantes Métropole sera ainsi porté à plus de 800 km d'aménagements cyclables.
- La voiture partagée devient un nouveau mode de transport collectif. La métropole incite au covoiturage en développant des voies dédiées sur les pénétrantes et en y associant des services de mise en relation et des aires de covoiturage. La Métropole accompagne le développement des services d'autopartage.
- Malheureusement, l'augmentation de la capacité des infrastructures routières ne règle pas les problèmes de congestion du fait du trafic supplémentaire que cela induit. C'est pourquoi Nantes Métropole concentre ses actions sur le développement d'alternatives à la voiture solo.

Une réduction globale de la vitesse en ville

- Objectif : Apaiser, sécuriser et faciliter la cohabitation entre les modes.

Le développement des aires piétonnes

- Les aménagements structurants se poursuivent avec notamment l'extension des aires piétonnes, ainsi que les piétonisations saisonnières en centre-ville de Nantes.

Le développement des parkings relais

- 8500 places en parking relai sont déjà disponibles, dans plus de 60 P+R. Et de nouvelles places vont encore être créées : dans les futurs P+R de Babinière à La Chapelle-sur-Erdre, à la Porte de l'Estuaire à Saint-Herblain, à la Gare de Coueron, à Rezé...
- Les parkings relais avec contrôle d'accès sont gratuits en semaine pour les abonnés aux transports en commun. Si vous n'avez pas d'abonnement, le ticket P+R vous assure jusqu'à 24h de stationnement et 1 aller-retour sur le réseau de transports en commun pour 5 personnes pour 4,5 euros. L'accès aux P+R est gratuit le week-end pour tous les voyageurs. Plus d'informations : <https://naolib.fr/fr/voitures-et-deux-roues/parkings-relais-pr>

La réglementation des livraisons dans le centre-ville et la co-construction d'une feuille de route avec les acteurs économiques

- Nantes Métropole s'est dotée depuis octobre 2022 d'un « pacte pour une logistique urbaine durable et résiliente », réunissant un large panel d'acteurs publics et privés dans sa construction et sa gouvernance.
- Ce pacte s'inscrit dans la continuité des actions déjà engagées par Nantes Métropole en faveur de la logistique urbaine. En 2018, l'appel à projet FLUX avait permis de distinguer des projets innovants autour du transport et services fluviaux. Une nouvelle réglementation livraison en centre-ville de Nantes, favorisant les véhicules plus propres, a été mise en place en 2021.

L'accompagnement des changements de comportement de mobilité

- C'est le sens de la simplification du parcours usagers, avec la volonté de réunir en un seul lieu l'ensemble des démarches et des informations mobilités (via un site internet unique et une plateforme « allo Naolib », un compte unique mobilité). L'harmonisation des supports billettiques facilitera également le parcours usager au quotidien.
- Il s'agit par ailleurs d'offrir un service abordable, avec une tarification adaptée à chacun selon ses revenus. C'est le sens de la tarification solidaire pour les transports collectifs et le stationnement, et des aides mises en place pour l'achat et la location de vélo.

5. Les registres d'expression des personnes publiques associées

Chambre de commerce et d'industrie (CCI)

La Chambre de commerce et d'industrie (CCI) a remis un avis sur le projet de Zone à Faibles Émissions.

La CCI considère en effet que l'état des lieux plutôt favorable de la qualité de l'air à Nantes ainsi que les impacts sociaux et économiques que représenterait une ZFE trop contraignante (coût du changement de véhicules, absence d'offres alternatives, délais d'investissement...) justifie la mise d'une ZFE de vigilance *« peu contraignante mais justement proportionnée par rapport aux enjeux »*.

La CCI rappelle l'importance de *« continuer à inciter et accompagner la transition des mobilités, que ce soit auprès des particuliers ou des professionnels »*. Elle insiste sur le fait que *« la décarbonation de la mobilité reste un objectif majeur à atteindre, quels que soient les moyens réglementaires mis en œuvre »*.

La CCI rappelle que le transport de marchandises est d'ores et déjà *« pleinement engagé dans la transition »*, à travers l'évolution des motorisations des véhicules, des pratiques de livraison et le report vers des modes de transport moins polluants. Les expérimentations menées dans le cadre du Pacte de logistique urbaine durable et résiliente, voté en octobre 2022, ainsi que la réglementation de la livraison en centre-ville de Nantes concourent à faire évoluer ces mutations. La CCI insiste toutefois sur l'importance que ces réglementations et politiques publiques reposent sur *« une approche économiquement réaliste, avec des règles claires et lisibles dans la durée »*, pour permettre aux acteurs économiques de projeter leurs investissements.

Dans son courrier, la CCI rappelle qu'une évaluation réglementaire devra être réalisée après 3 ans de mise en place de la ZFE, pour apprécier son efficacité. Elle considère ainsi cette ZFE de vigilance, créée par arrêté pour une durée de 5 ans, comme *« une première étape »*, et indique être soucieuse d'être associée à son évaluation.

Département de Loire-Atlantique

Le Département de Loire-Atlantique précise qu'une section de la RD 723 Ouest (axe Nantes/Noirmoutier) est incluse dans le périmètre ZFE, à son extrémité Est (de la porte de Bouguenais au giratoire de La Pierre).

Le Département indique qu'une concertation sera ainsi nécessaire avec Nantes Métropole pour définir les modalités pratiques de mise en œuvre des restrictions de circulation ZFE sur cette section (arrêté de circulation et signalisation).

6. Les enseignements de la concertation et les suites à donner

La concertation a révélé des besoins d'ajustement du projet de ZFE, tant en termes de communication que d'adaptation aux situations spécifiques de certains publics. Cette section présente les principaux enseignements tirés et les actions envisagées pour améliorer la compréhension du projet et répondre aux préoccupations des citoyens, tout en conciliant les objectifs environnementaux et la mobilité.

6.1. Un impératif : mieux communiquer sur le projet et sur ses enjeux

Les enjeux du projet sont souvent perçus comme complexes et il apparaît essentiel de continuer à partager clairement les objectifs et les actions mises en place, notamment en matière d'environnement et de mobilité durable. Une meilleure communication permettra de mieux valoriser la démarche globale de Nantes Métropole, en montrant que la ZFE s'inscrit dans une stratégie plus large visant à améliorer la qualité de l'air et à transformer le système de mobilité.

6.1.1. Un cadre réglementaire complexe qui ne facilite pas la compréhension du dispositif

Les ZFE obéissent aujourd'hui à un cadre juridique complexe, principalement défini par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, et la Loi Climat et Résilience de 2021, qui font coexister deux catégories de ZFE : les territoires « ZFE effectifs » et les territoires « ZFE de vigilance » (dont relève Nantes Métropole).

- **Les territoires « ZFE effectifs »**, dans les zones où la qualité de l'air est dégradée, doivent respecter un calendrier législatif de restrictions aboutissant à des restrictions de circulation pour les voitures classées Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025 au plus tard.
- **Les territoires « ZFE de vigilance »** ont l'obligation de mettre en place une ZFE au 1^{er} janvier 2025. Ils sont relativement libres de fixer leurs modalités de mise en œuvre (catégories de véhicules concernés, et vignettes Crit'Air ciblées). Nantes Métropole, qui bénéficie d'une qualité de l'air plutôt favorable et respecte les normes de qualité de l'air en vigueur, relève de cette seconde catégorie.

Ainsi, les ZFE se mettent en place de façon très variable d'une agglomération une l'autre (types de véhicules et catégories Crit'Air concernés, calendrier de mise en œuvre, dérogations, etc.) ce qui rend le dispositif très peu lisible à l'échelle nationale.

Cela nécessitera, pour Nantes Métropole, de mener des actions d'information visant à favoriser la connaissance et la compréhension du dispositif.

Il est ainsi prévu une campagne d'information locale de fin novembre 2024 à janvier 2025 inclus :

- Communication géographique, en proximité (affichage dans les parkings, panneaux à messages variables, horodateurs...)
- Communication institutionnelle (relations presse, réseaux sociaux, journal de Nantes Métropole, site internet...)
- Plan média (achat d'espaces dans la presse quotidienne régionale et web, messages pay by phone, réseaux sociaux...)

6.1.2. Des enjeux environnementaux et sanitaires encore peu connus

La complexité des mécanismes de la pollution de l'air, tels que la diversité des sources d'émission, les phénomènes de recombinaison et de concentration des polluants, ainsi que la variété de leurs effets directs et indirects sur la santé, contribuent largement à la méconnaissance du sujet auprès du grand public. Cette complexité rend difficile la compréhension des liens entre les restrictions de circulation et l'amélioration de la qualité de l'air, ce qui nourrit une certaine méfiance à l'égard des mesures mises en place.

Pour de nombreux citoyens, les enjeux sanitaires liés à la pollution de l'air semblent abstraits, voire secondaires, par rapport aux impacts immédiats du dispositif de la ZFE sur leur quotidien, en particulier pour les populations fragiles ou les secteurs professionnels dépendant de l'usage d'un véhicule.

Ainsi, il apparaît nécessaire pour Nantes Métropole de renforcer la communication et la pédagogie autour des enjeux environnementaux et sanitaires associés à la pollution de l'air, afin de rendre ces enjeux plus tangibles et compréhensibles pour tous.

6.1.3. Une action métropolitaine pour l'environnement et la transformation du système de mobilité à valoriser davantage

La ZFE n'est pas toujours perçue comme un levier parmi d'autres pour réduire les émissions de polluants et limiter l'exposition de la population. Elle est souvent appréhendée de manière isolée, alors qu'elle fait partie d'une approche plus large visant à améliorer la qualité de l'air et à transformer le système de mobilité.

Nantes Métropole déploie un ensemble d'actions pour développer des alternatives de transport et ainsi réduire la dépendance à la voiture individuelle. Cela inclut l'amélioration du réseau de transports en commun, avec des projets d'extension et de renforcement des lignes existantes, ainsi que la promotion de la mobilité active, comme l'utilisation du vélo et de la marche.

Ces initiatives visent à rééquilibrer les modes de déplacement en ville et à encourager une cohabitation plus harmonieuse entre eux.

Cependant, ces efforts ne sont pas toujours suffisamment valorisés ou perçus comme des réponses à part entière aux enjeux de mobilité et de pollution. Il est donc nécessaire de mieux communiquer sur l'importance de cette transformation du système de mobilité, en soulignant que la ZFE fait partie d'une approche globale et intégrée visant à réduire les impacts sanitaires et l'empreinte carbone de la ville et à améliorer les conditions de vie des citoyens. Cette valorisation permettrait de renforcer l'adhésion au projet en montrant que les mesures sont cohérentes et complémentaires.

6.2. Une nécessité : prendre en compte certaines situations spécifiques

La concertation a mis en évidence la nécessité d'ajuster le dispositif, pour tenir compte des difficultés d'adaptation de certains publics aux restrictions. Des évolutions ont été proposées concernant les dérogations locales pour tenir compte de ces situations spécifiques. Nantes Métropole a étudié ces demandes et procédé à des ajustements qui devront permettre de concilier les objectifs environnementaux avec la nécessité de préserver la mobilité de tous les citoyens.

6.2.1. La création d'une nouvelle dérogation

Travailleurs en horaires décalés : En l'absence d'alternative, Nantes Métropole a décidé de créer une nouvelle dérogation pour les travailleurs en horaires décalés, sous présentation d'une attestation de leur employeur, leur permettant de circuler pendant les horaires de restriction de la ZFE afin de réaliser leurs déplacements domicile-travail.

6.2.2. L'extension de dérogations initialement prévues

Personnes à mobilité réduite : Nantes Métropole a étendu la dérogation prévue pour les titulaires de la Carte Mobilité Inclusion (CMI) « stationnement », aux autres catégories de la CMI : « priorité » et « invalidité », afin de garantir une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Déplacements médicaux : Afin de répondre aux préoccupations des citoyens concernant l'accès aux soins, Nantes Métropole a élargi la dérogation prévue pour les convocations en hôpital ou clinique aux trajets vers les services d'urgence.

Personnels de santé : Nantes Métropole a décidé d'élargir la dérogation à l'ensemble des personnels soignants ayant apposé le caducée sur leur véhicule.

6.2.3. Les situations ne justifiant pas la création d'une nouvelle dérogation

Véhicules de collection : Bien que plusieurs demandes aient été faites pour accorder une dérogation aux véhicules de collection, Nantes Métropole a décidé de ne pas instaurer cette exemption car les restrictions liées à la ZFE concernent essentiellement les trajets domicile-travail. Ces véhicules pourront en effet continuer à circuler en semaine en dehors des horaires de restriction, et le week-end.

Petits rouleurs : Des demandes ont été formulées pour permettre aux usagers ayant un faible kilométrage annuel de continuer à circuler sans être contraints de renouveler leur véhicule. Après analyse, Nantes Métropole a jugé que la flexibilité des horaires de la ZFE permettait déjà de répondre à cette demande sans mise en place d'une dérogation supplémentaire.



Nantes Métropole - Direction de la communication externe et de l'information - 2024-05-1571 - © Crédit photos : Roberto Giangrande - Grizzlead - Imprimé sur papier recyclé