

Concours d'accès aux Instituts Régionaux d'Administration

Nom de l'IRA : ...LILLE...

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

Epreuve : ...CAS PRATIQUE...

**CONSIGNES**

- Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuille officielle, la zone d'identification en MAJUSCULES.
- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.
- Numérotter chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) et placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre.
- Rédiger avec un stylo à encre foncée (bleue ou noire) et ne pas utiliser de stylo plume à encre claire.
- N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuille officielle. Ne joindre aucun brouillon.

LOGO

Affaire suivie par : [NOM Prénom],

A [VILLE], le [DATE]

Référent pour le suivi des ZFE

[n° de téléphone]

[mail]

Note à l'intention de Monsieur le Préfet

Objet : Présentation <sup>des dispositifs</sup> de zones à faibles émissions - mobilité "ZFE-m"

Pièces jointes : - décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020

- article L. 2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT)

Annexes : - note reprenant le bilan des collectivités engagées dans les ZFE-m

- cartographie des acteurs

La qualité de l'air est un enjeu majeur de santé publique et d'environnement. En France, une étude de Santé publique France estime que la pollution de l'air est responsable de 48 000 décès prématurés par an, soit 9% de la mortalité. Le trafic routier est responsable de 57% des émissions d'oxydes d'azote. Face à cette préoccupation majeure légitime des Français, l'Etat agit avec détermination depuis plusieurs années pour améliorer la qualité de l'air, ce qui a permis de passer le nombre de territoires ayant une concentration excessive en oxydes d'azote de 24 en 2000 à 11 en 2018 et 9 aujourd'hui.

Pour poursuivre la réduction atmosphérique, la loi d'orientation des mobilités 1...1..8.

a créé les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) permettant aux collectivités de limiter la circulation des véhicules les plus polluants sur leur territoire. Il s'agit d'un levier d'action central pour améliorer la qualité de l'air et protéger les populations dans les zones densément les plus polluées. En application du décret du 16 septembre 2020, de nouvelles ZFE-m ont été mises en place par des métropoles françaises.

En raison de leurs compétences, les collectivités territoriales sont des acteurs clés de la réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques. L'implication des élus locaux est donc essentielle pour la mise en œuvre des ZFE-m.

Les ZFE-m poursuivent de nombreux objectifs (I) et plusieurs outils ont été créés afin de faciliter leur mise en œuvre (II). Toutefois, la mise en place d'une stratégie de mobilisation départementale à travers un partenariat inédit est nécessaire pour encourager de nouvelles collectivités <sup>vers</sup> une mobilité plus propre (III).

## I. Les objectifs poursuivis par les ZFE-m

La politique en faveur de la qualité de l'air s'inscrit dans une dynamique globale et ambitieuse et nécessite des actions engagées à tous les échelons. Au cours de ces dernières années, l'Etat a eu à cœur d'accompagner les collectivités dans des politiques en faveur d'une meilleure qualité de l'air, avec notamment la mise en place des vignettes Crit'air. Au total, 1,3 millions d'euros ont été alloués aux collectivités pour étudier la faisabilité d'une zone à faibles émissions mobilité et l'accompagner dans sa mise en œuvre (et une dizaine <sup>ZFE-m</sup> ont ainsi été soutenues en 2021).

Le principal objectif de ces ZFE-m est de réduire, voire interdire l'accès, à certaines catégories de véhicules ne répondant pas aux normes d'émissions et qui ont donc un impact nocif sur la santé des résidents de l'ensemble du territoire. La restriction repose sur le système des vignettes Crit'air ou "certificats qualité de l'air".

Le décret L'article L.2213-4-1 du CGCT <sup>rend</sup> obligatoire l'instauration de ZFE-m avant le 31 décembre 2020. L'objectif recherché et poursuivi est

le respect de la qualité de l'air mentionnées à l'article L.221-1 du CGCT. Par la suite, ces ZFE-m seront obligatoires avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain.

Réduire la pollution atmosphérique par la mise en place de ZFE-m est répond donc à un double objectif : de santé publique et de protection de l'environnement. Cette pollution est responsable :

- de 48 000 décès par an ;
- d'une baisse de rendement de 5 à 20% des cultures ;
- d'une pollution des eaux et des sols ;
- d'une détérioration des matériaux des bâtis.

Afin de mener à bien les objectifs poursuivis, l'Etat doit poursuivre son accompagnement et son soutien aux collectivités territoriales dans la mise en œuvre des ZFE-m.

## II. La mise en œuvre des ZFE-m

L'Etat a d'ores et déjà, et depuis plusieurs années, mobilisé 1,3 milliard d'euros en faveur des collectivités territoriales pour étudier la faisabilité et la mise en œuvre d'une ZFE-m. Ce financement s'accompagne d'une prime à la conversion par l'Etat afin de soutenir les Français dans l'induction des ZFE-m, entraînant une restriction de circulation pour certains véhicules. Cette aide allant jusqu'à 1000 € permet l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable.

L'Etat, via l'ADEME, met en place des mesures réglementaires visant à simplifier la mise en œuvre des ZFE-m et en assurant la concertation, l'animation et la communication autour de la ZFE-m. L'ensemble de cette procédure simplifiée doit permettre un déploiement efficace et une mise en œuvre abordable <sup>des ZFE-m.</sup> pour les collectivités.

Les élus et partenaires locaux sont ainsi accompagnés dans <sup>l'ensemble de la procédure de</sup> la mise en œuvre des ZFE-m. Ces dernières sont en effet créées par un arrêté local. Par ailleurs, une étude préalable doit faire l'état des lieux environnemental et évaluer la réduction attendue des émissions de polluants. Le projet d'arrêté créant la ZFE-m est ensuite soumis pour consultation publique et avis aux autorités organisatrices de la mobilité dans les territoires concernés et leurs abords.

Cet arrêté <sup>repré</sup> reprend les mesures de restriction interdisant la circulation des véhicules automobiles construits pour le transport de personnes ou de

merchandises dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes selon le calendrier suivants :

- au plus tard le 4<sup>er</sup> janvier 2023, les véhicules diesel dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2000 ;
- au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2024, les véhicules diesel dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 ;
- au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2025, les véhicules diesel dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010

La mise en œuvre des ZFE-m implique également que les élus locaux ont la charge de concevoir, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge (article L. 353-5 du code de l'énergie).

Par ailleurs, la mise en œuvre des ZFE-m par les partenaires locaux peut s'accompagner de la mobilisation par ces derniers de outils locaux tels que les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET), ou encore par leur contribution aux plans de protection de l'atmosphère (PPA).

Il est à souligner que le respect des valeurs limites de qualité de l'air dans les délais les plus courts nécessite une <sup>stratégie de</sup> mobilisation départementale <sup>à travers</sup> un travail conjoint entre l'Etat et les collectivités territoriales.

### III. Une mobilisation inédite et ambitieuse à l'échelle du département

Pour accompagner les collectivités, l'Etat déploie de nombreux outils couvrant l'ensemble des moyens de transports et permettant d'accompagner la révolution des mobilités du quotidien :

- investissement dans la programmation des transports à hauteur de 13,4 milliards d'euros sur la période 2018-2022. Cet financement permet la désaturation des grands nœuds ferroviaires et leur développement vers les villes moyennes.
- verdissement de tous les modes de transports de voyageurs et de marchandise
- déploiement du "plan vélo et mobilités actives" visant à tripler la part de vélo dans <sup>les</sup> déplacements (objectif de passer de 3% à 9% en 2024)
- incitation des entreprises à soutenir les mobilités propres

De leur côté, les collectivités territoriales et les intercommunalités s'engagent :

- communiquer chaque année au Préfet toute information utile sur les

Concours d'accès aux Instituts Régionaux d'Administration

Nom de l'IRA : .....

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

**CONSIGNES**

- Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuille officielle, la zone d'identification en MAJUSCULES.
- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.
- Numéroté chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) et placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre.
- Rédiger avec un stylo à encre foncée (bleue ou noire) et ne pas utiliser de stylo plume à encre claire.
- N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuille officielle. Ne joindre aucun brouillon.

actions engagées en faveur de la qualité de l'air ;

- participer à la gouvernance des associations agréées pour la surveillance pour la qualité de l'air ;
- élaborer et mettre en œuvre les PCAET ;
- allouer des aides financières pour le renouvellement des appareils de chauffage peu performants
- contrôler et surveiller les installations non classées ;
- aménager le territoire pour réduire l'exposition de la population ;
- élaborer et mettre en œuvre des plans de mobilité ;
- encourager les mobilités douces
- mettre en place des bornes de recharge pour véhicules électriques...

Ces différentes actions doivent s'accompagner d'un plan de communication et d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de 3 mois visant <sup>deux</sup> objectifs :

- 1/ porter à la connaissance du public les restrictions de circulation mise en œuvre
- 2/ exposer l'offre de transport à la demande et durable remplaçant l'usage individuel de la voiture

Afin de mener à bien cette mobilisation, une consultation à destination de tous les acteurs du territoire sera également mise en place afin d'identifier les besoins et attentes ~~particuliers~~ prioritaires de tous les citoyens autour de la mobilité et de faire émerger de nouvelles solutions.

Afin de vous aider à susciter l'adhésion des collectivités, vous pourrez trouver en ~~annexe~~ un point d'étape des collectivités déjà engagées (annexe 1), ainsi qu'une cartographie des acteurs à associer à la mobilisation commune (annexe 5.18...

## ANNEXE 1 - bilan à mi-parcours des collectivités déjà engagées

### Note à l'attention de Monsieur le Préfet

De nombreuses collectivités se sont d'ores et déjà engagées avec succès dans l'amélioration de la qualité de l'air à travers de multiples actions et outils.

#### I. LA GESTION DES FLUX DE MARCHANDISES

La logistique du "dernier kilomètre" a été solutionnée par plusieurs collectivités. Ainsi, certaines ont choisi la création d'un plan de circulation des marchandises dans le centre-ville. La réduction de la congestion du centre-ville, permettant et d'améliorer la qualité de l'air, s'accompagne du développement de l'activité économique par :

- le repositionnement des aires de livraison
- l'expérimentation de boîtes à colis
- la livraison de colis sur le lieu de travail

D'autres collectivités cherchent à développer les usages de la voie d'eau. La livraison de marchandises s'effectue par bateau au plus près du centre-ville. Les marchandises sont ensuite acheminées dans l'hyper-centre par vélo cargo à assistance électrique. Ce mode de transport fluvial permet un transport massif au plus près des destinataires.

Fort de son succès, ce ~~nouveau~~ mode de transport se développe par de nouvelles constructions de barges. Cette montée en puissance de l'activité a par ailleurs permis la création de 14 emplois, avec la perspective de s'implanter dans de nouvelles communes.

## II. LE DEVELOPPEMENT DES MOBILITES DOUCES ET DURABLES

Certains territoires, à l'occasion de la révision de leur plan local de déplacement, ont décidé d'élaborer un plan marche. Cette communauté d'agglomération entend faciliter les conditions de marche, renforcer l'attractivité des transports en commun et identifier des itinéraires stratégiques pour la marche à travers une signalétique spécifique aux piétons.

La mobilité douce entraîne un aménagement du territoire avec un meilleur partage de l'espace public au profit des piétons, la sécurisation des traversées, ou encore un travail sur les ambiances lumineuses et sonores.

D'autres métropoles ont ~~fait~~<sup>fait</sup> le choix de ZFE-m permanentes. Les particuliers et les professionnels peuvent bénéficier d'aides financières en faveur d'une mobilité plus propre.

## III. <sup>LA CONTRIBUTION</sup> ~~LE~~ DEVELOPPEMENT A UN MODE DE CHAUFFAGE AU BOIS MOINS POLLUANT

~~Enfin~~, certaines collectivités se sont équipées de déchiqueteuses et de grues, financées ~~en~~ <sup>notamment</sup> par l'ADEME. La collectivité ~~peut~~ <sup>peut</sup> produire ~~du~~ bois de chauffage issu de l'entretien des haies et des forêts pour éviter leur brûlage à l'air libre et produire un combustible de qualité.

Les plaquettes de bois sont ensuite vendues aux particuliers, aux agriculteurs ou aux collectivités pour des chaufferies de petite et moyenne puissances. Cette opération est également créatrice d'emplois et favorise l'activité économique local par le <sup>recyclage du bois.</sup>

L'ensemble de ces expérimentations concourent à un seul et même objectif : améliorer la qualité de l'air. Ce ~~nouvel~~<sup>élan</sup> ~~objectif~~ permet également de développer l'attractivité des territoires, de contribuer à la santé des habitants, de préserver l'environnement et ~~de~~ <sup>d'accroître</sup> ~~permettre~~ <sup>l'augmentation de</sup> l'activité économique par la création d'emploi.

L'enjeu environnemental et durable de la préservation et l'amélioration de la qualité de l'air remplit donc également un enjeu social et économique pour ces collectivités engagées dans les ZFE-m.

## ANNEXE 2 - LA CARTOGRAPHIE DES ACTEURS

Il est à distinguer les acteurs concourant à améliorer la qualité de l'air à ~~compétence~~ compétence nationale et à ~~compétence~~ compétence locaux :

### NATIONAL

- l'Etat et ses services (Ministère de la transition écologique, Ministère des transports...)
- l'ADEME → compétence sur les matières liées à la transition écologique
- les organisations non gouvernementales (ONG)
- l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) → compétence sur les matières <sup>liées à la santé</sup>
- VNF → permet le développement de l'usage de la voie d'eau
- SNCF → permet le développement des lignes ferroviaires

### LOCAL

- collectivités territoriales et leurs groupements → compétence pour l'aménagement du territoire, l'urbanisme, la mobilité, la voirie, la circulation, l'orientation de leur dotation budgétaire
- Région → chef de file pour la qualité de l'air et compétence pour développement économique de territoire et les transports
- Département → compétence et aide pour le déplacement des plus défavorisés
- les usagers de la route → permettent de faire émerger de nouvelles solutions
- les entreprises publiques et privées → peuvent inciter à la mobilité douce (prime par les salariés se déplaçant à vélo...)
- les gestionnaires de voiries → pour aménager des voies de déplacement durables
- les associations menant une action d'intérêt général dans le domaine des transports

L'ensemble de ces partenaires permettra une action efficace et un déploiement rapide des ZFE-m sur l'ensemble du territoire métropolitain dans un délai court.