



Compte-rendu de l'atelier transports « Pourquoi préférer la ZTL à la ZFE ? » tenu le 22 août 2019 à Toulouse

Présentation de l'atelier

Vraisemblablement soutenue par les constructeurs automobiles, la Zone à Faibles Emissions (ZFE) est le dernier avatar à la mode en matière de qualité de l'air dans nos villes. Pourtant, l'absence de moyens de contrôle efficaces la rend peu opérante. La LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) n'a pas permis d'avancer sur ce point sous le prétexte de la protection des données personnelles. Pourtant, la Zone à Trafic Limité (ZTL), utilisée depuis des années en Italie, permettrait de mettre en place un contrôle efficace tout en offrant d'énormes souplesses pour la gestion des ayants-droits. Moins de voitures valent mieux qu'autant de voitures qui polluent moins !

Pierre TOULOUSE, jeune retraité du ministère des transports et auteur d'un amendement sur ce thème défendu à l'Assemblée nationale, explique les différences des deux systèmes notamment du point de vue de la souplesse, de l'acceptation sociale et du contrôle.

En illustration, Kiki LAMBERT, administratrice de la FUB, présente le contexte de la ZTL de Turin mise en place en 1998 et ses évolutions et impacts ?

Christiane BOUCHART viendra présenter l'initiative de la Métropole lilloise.

Introduction au débat

En France, la ZFE (zone à faibles émissions) semble se substituer, dans la nouvelle LOM (Loi d'orientation des mobilités) à l'ex. zone à circulation restreinte (ZCR) : la qualité de l'air est devenue l'élément moteur, avec l'introduction de la vignette Crit'air, et le droit de rentrer dans la zone pour les vignettes Crit'air 0 à 3 (à l'inverse de la classification UE). Les difficultés déjà identifiées sont

- 1- la lourdeur des études préalables
- 2- la capacité à vérifier la présence de la vignette sur le pare-brise
- 3- la discrimination sociale à laquelle une telle mesure est assimilée.

En Italie, les zones à trafic limité (ZTL) ont été créées il y a 30 ans pour préserver la santé des monuments, agressés par la pollution des automobiles.

Pourquoi la ZTL pourrait pallier une partie des défauts d'une partie de la ZFE en termes de contrôle et de discrimination sociale ?

Christiane BOUCHARD, VP de la Métropole Européenne de Lille (MEL), en charge du plan climat et du développement durable

L'appel à projets « Villes respirables » lancé en son temps par Ségolène Royal avait permis d'apporter des moyens pour faire des études sur l'ensemble des 90 communes de la MEL. Après la décision de 2017 de mener une étude d'opportunité, la mise en place de la ZFE a été votée à la quasi-unanimité en juin 2019 pour améliorer la qualité de l'air (26 jours par an de dépassement des seuils de pollution). C'est un des leviers pour agir sur les comportements de mobilité, qui s'inscrit dans une démarche qui vise une « Métropole à santé positive ». Pour la MEL, il s'agit aussi de reconquérir une image attractive du territoire, autour des enjeux de qualité de l'air, de mobilité, de santé.

La ZFE lilloise se traduit par la limitation d'accès aux seuls véhicules les moins polluants 7 jours /7, 24 heures /24, et ce dans un périmètre identifié pour obtenir des effets significatifs sur chacune des 12 communes concernées (soit au total 60 km² et 340 000 habitants), mais avec des effets mesurables en matière de qualité de l'air sur l'ensemble du territoire. Elle est le résultat d'un travail étroit avec les communes concernées et avec l'Etat, le tout arbitré par un groupe de pilotage. La décision finale revient à chacun des maires qui a le pouvoir de police. Une réflexion est en cours sur le transfert du contrôle de la ZFE au niveau intercommunal. Actuellement, il s'agit d'un contrôle s'appuyant sur les polices municipales. Le Préfet s'est engagé à ce que les autoroutes urbaines soient intégrées dans la ZFE. Selon les premiers contrôles, 77% des véhicules sont « dans les clous ».

Les vignettes Crit'air 4 et 5 concernent 40 000 ménages. Concernant le risque de discrimination, il est noté que 53 % des populations précaires n'ont pas de véhicule. Un accompagnement reste à mener auprès des populations précaires qui ont des véhicules polluants : la MEL répond à un appel à projets de l'ADEME sur ce sujet.

La Métropole cherche à accompagner au changement de véhicule, au report vers les modes de transport les moins polluants. Elle consulte les équipementiers et les transporteurs routiers, qui souhaitent avoir un calendrier précis avec les modalités de mise en œuvre. L'idée est d'avoir un lancement progressif de la démarche, de travailler sur la continuité de la démarche et sur l'ensemble de territoire, avec un phasage de 2020 à 2021. La pédagogie précèdera la verbalisation.

Les freins politiques sont :

1. arriver à construire un discours politique percutant sans être anxiogène
2. avoir une réponse aux populations les plus fragiles, frappées par les problèmes de santé, proches des autoroutes
3. maîtriser le coût de remplacement de véhicules.

4. ne pas opposer les urbains aux péri-urbains : 80 % des véhicules qui circulent à Lille sont conduites par des non-lillois.

Il faut :

- travailler avec les élus pour leur apporter un certain nombre d'arguments
- articuler les politiques environnementales avec les autres politiques publiques
- mettre en place un collège miroir avec des chercheurs, des professeurs, pour aider à avancer au mieux dans le processus.

Rappel : 1782 morts prématurés par an du fait de la pollution atmosphérique.

Kiki LAMBERT, administratrice de la FUB : l'exemple de ZTL de Turin

130 km² est en ZFE, et en plus d'une ZTL. Un permis est accordé pour rentrer dans la ZTL, sous conditions : être résident, avoir un véhicule pas trop polluant, avoir un intérêt, avoir un stationnement. Il est délivré en amont (ou sur place) pour les artisans, avec la possibilité de régulariser. La ZTL est aujourd'hui assez bien respectée par la population (3 à 5 % d'infraction, du fait du contrôle. Les objectifs avancés : préserver les monuments, et favoriser le report modal.

Dans son principe, la ZFE, ne permet pas de limiter la circulation automobile. Elle la rend moins polluante... si tant est qu'elle soit respectée. (à Turin, il semble qu'elle ne fasse l'objet d'aucun contrôle).

La ZTL fait le succès des centres-villes piétons et cyclables, avec moins de voitures. Les taxis sont autorisés sur inscription

L'amplitude horaire de la ZTL est de 7h30 à 10h du matin, ce qui est suffisant pour bien restreindre la circulation automobile. Il existe toutefois une volonté d'étendre la zone, d'augmenter l'amplitude horaire et de mieux gérer les exceptions. Il existe des permis payants. Exemple pour un tournage de film de cinéma 100 €, ou pour un résident 40 €. La réaction des commerçants est positive : il y a plus de clients. Dans d'autres villes italiennes, le système est différent, mais avec aussi l'amende de 90 €.

Il n'y a aucune restriction pour la circulation des vélos. La part modale du vélo peut atteindre 25%.

Voir aussi le rapport de l'Ademe : low emission zone en Europe, mis à jour en avril 2019 : <https://www.ademe.fr/zones-a-faibles-emissions-low-emission-zones-lez-a-travers-leurope>

Pierre TOULOUSE, jeune retraité du Ministère des transports

Dans la LOM, la ZFE a poussé de côté la ZTL. Le premier objectif de la ZFE, c'est d'accélérer le renouvellement du parc automobile, on se dit que les constructeurs automobiles ne sont pas loin derrière.

Qu'est-ce qui change entre une ZFE et une ZTL ?

La question du contrôle tout d'abord. La CNIL interdit que l'on conserve, ne serait-ce que quelques minutes, la photo de l'ensemble des personnes qui entrent dans la ville. Or le contrôle de la ZFE impose une consultation du fichier national des immatriculations qui contient l'information sur la catégorie Crit'air ; cette consultation impose un délai et c'est ce délai qui pose problème. De ce fait, la LOM va limiter à 15% des entrants le nombre de contrôles possibles à l'entrée d'une ZFE, avec un premier obstacle administratif jamais affiché mais très réel : le ministère de l'Intérieur, qui tient absolument à maintenir le nombre de contraventions en-dessous d'un niveau jugé par lui "acceptable", notamment avec les moyens de contrôle automatiques (c'est notamment pour cela qu'il freine le développement des radars automatiques en ville).

Pour une ZTL, c'est la collectivité locale qui décide. Du coup elle dispose en temps réel du fichier des "ayant-droits" et peut donc éliminer quasi-immédiatement toutes les photos des véhicules autorisés. Du point de vue du droit, il faut toujours la présence d'un agent de police judiciaire (APJ) pour sanctionner. La collectivité transmet ensuite les photos des plaques, validées par l'APJ, à l'ANTAI (<https://www.antai.gouv.fr/ENTAL>). L'ANTAI (Agence Nationale des Traitements Automatisés des Infractions) s'occupe du recouvrement des amendes. Le logiciel utilisé pour la comparaison est agréé par le Ministère.

Action sur la pollution d'air :

- La ZFE, tant qu'on n'aura pas la possibilité d'un contrôle automatique généralisé, restera un outil peu efficace.

Action sur la réduction de la circulation, justice sociale :

- La ZFE, qui ne vise pas à réduire le nombre de voitures, restera un outil inefficace face aux enjeux de tranquillité, de réappropriation de l'espace urbain, avec une forte discrimination vis-à-vis des moyens.
- La ZTL est un robinet qui permet de limiter les déplacements motorisés au strict nécessaire (et en pouvant faire varier fréquence, horaires, catégories..). Sa mise en place semble réglementairement possible aujourd'hui (même en l'absence de la LOM) en utilisant des logiciels du type de ceux utilisés pour le contrôle du forfait post stationnement.

La ZFE discrimine par rapport à la voiture, tandis que la ZTL discrimine vis-à-vis du déplacement :

- La ZTL nécessite du courage politique (c'est la collectivité qui décide), tandis que la ZFE s'appuie sur l'utilisation de la vignette Crit'air

Questions de la salle

Jean-Paul MAUREL (2ème arrondissement de Paris) : La ZTL, avec des bornes qui comptent le nombre d'entrées, a permis de faire baisser le trafic. Mais leur suppression (coût trop élevé) se traduit par une hausse de 10 000 véhicules /jour. Leur réintroduction est promise pour dans quelques mois.

A Paris, Lyon et Marseille, c'est le Préfet de Police qui met des bâtons dans les roues.

En Italie, par exemple à Florence, la ZTL a transformé les balades dans le centre-ville historique en un plaisir.

Alain JUNG (Strasbourg) : Strasbourg travaille sur une mutualisation des livraisons venant du port, et joue sur la complémentarité des dispositifs. Est-ce adaptable à des villes moyennes ?

→ oui, la caméra n'est pas très cher ; ce qui va coûter, c'est le personnel pour le contrôle. La ZTL permet une souplesse, qui coûtera moins chère que les bornes.

ZFE / ZTL : Préfet a son mot à dire sur les routes à grande circulation, les routes départementales

→ Règles particulières en Ile-de-France. En agglomération, c'est toujours le maire qui a le pouvoir de police sauf s'il a délégué son pouvoir à l'agglomération.

Yann MONGABURU (Grenoble) : pour le contrôle automatisé, on a loupé le coche dans la LOM sur l'expérimentation des ZTL et ZFE, qui sont deux outils complémentaires :

ZFE : accélérer la transition énergétique des véhicules

ZTL : libérer de l'espace, réduire les trafics sur les centralités pour accélérer le report modal.

Simultanément, il faut réussir la transition énergétique des véhicules restant avec la ZFE.

Olivier RAZEMON (journaliste) : En Italie, dans toutes les villes, le commerce profite énormément de la ZTL. A Turin, c'est même à la demande des commerçants, qui ne voulaient pas les voitures des salariés, et souhaitaient des lieux de rencontre.