


Projet de loi "Climat et Résilience" : le renforcement des Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) au service de la qualité de l'air.

Paris - Publié le mardi 23 février 2021 à 11 h 40 - Article dossier n° 206795

Jean-Luc Fugit, président du Conseil National de l'Air (CNA) et député du Rhône, répond aux questions de News Tank.

Quel bilan dressez-vous de la mise en place des ZFE-m dans les métropoles (depuis le décret n° 2020-1138 du 16/09/2020 sur le non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (JO du 17/09/2020) ?

Il existe plus de 240 zones à faibles émissions (LEZ = Low Emission Zones) en Europe, dont 87 en Allemagne et plus de 100 en Italie. En France, même si plus d'une vingtaine d'agglomérations sont engagées dans la démarche depuis 2018, nous comptons seulement 4 Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) mises en place à ce jour et sept à venir, pour faire suite aux obligations que nous avons inscrites dans la LOM du 24/12/2019. Nous sommes en retard et devons faire beaucoup mieux. Améliorer la qualité de l'air que nous respirons est une priorité pour notre santé et la ZFE-m est un des outils pour y contribuer.



*Améliorer la qualité
de l'air est une
priorité et la ZFE-m un des
outils pour y contribuer*

Le décret n° 2020-1138 du 16/09/2020 donne les précisions nécessaires pour l'instauration effective de ZFE-m dans les agglomérations qui ne respectent pas de manière régulière les normes de qualité de l'air. L'outil complet est désormais à la disposition des collectivités. Je soulignerais la récente position de l'Alliance des collectivités pour la qualité de l'air, présidée par Françoise Schaezel, vice-présidente de l'Eurométropole de Strasbourg qui apporte son soutien plein et entier à la disposition de la LOM sur les ZFE-m et à son décret d'application, mais qui demande plus d'ambition, de moyens et d'encadrement.

« *Le projet de loi propose de fixer un calendrier contraignant à partir de 2023*

Concernant l'accompagnement économique de la conversion du parc automobile par un parc moins polluant, le Gouvernement a déjà pris certaines mesures, comme le bonus écologique, la prime à la conversion (renforcée en zone ZFE-m pour ceux qui y vivent et pour ceux qui viennent y travailler), le financement par l'ADEME d'opérations portées

par les collectivités... Et nous irons plus loin, puisque le projet de loi Climat et Résilience, tel que présenté au Conseil National de la Transition Écologique dont je suis membre, propose que, d'ici au 31/12/2024, toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants (soit environ 35 agglomérations) aient mis en place une ZFE-m. Ce projet de loi propose aussi de fixer un calendrier contraignant à partir de 2023 pour la dizaine d'agglomérations déjà obligées par la LOM de mettre en place une ZFE-m, en excluant progressivement les véhicules des particuliers classés Crit'Air 5, 4 et 3 de ces zones.

Des métropoles ont choisi de viser d'abord les véhicules professionnels puis les particuliers. Qu'en pensez-vous ?

Cette approche différenciée me surprend. Les véhicules particuliers doivent aussi être concernés par la mesure, d'autant plus que le choix des véhicules peu polluants, électriques, hybrides est actuellement plus large que pour les véhicules utilitaires. Pour les professionnels, pour lesquels l'offre de véhicules est donc plus restreinte, la concertation

élus/acteurs économiques (artisans, agriculteurs, livreurs, professionnels de la santé...) est indispensable car, pour eux, le véhicule est un véritable outil de travail. Dans le contexte économique actuel, il faut accompagner ces acteurs vers une mobilité plus propre sans mettre en péril leur activité. À noter que la disposition de l'actuel projet de loi Climat et Résilience sur l'exclusion progressive des véhicules à vignettes Crit'Air 5, 4 et 3 concerne, à ce stade, les véhicules des particuliers, ce qui me semble une très bonne chose, du moment qu'un accompagnement adapté est prévu pour les citoyens les plus démunis.

« *Accompagner vers une mobilité plus propre, sans mettre en péril l'activité économique*

Comment le CNA intervient-il sur le sujet des ZFE ? Quels seront les travaux du CNA en 2021 sur les ZFE-m ?

Le CNA, que j'ai l'honneur de présider, rassemble l'ensemble des acteurs impliqués dans la qualité de l'air (représentants de l'État et d'organismes publics, parlementaires, collectivités territoriales entreprises, salariés, associations notamment environnementales, experts et personnes qualifiées). Il constitue un lieu unique d'informations, de débats, de production d'avis et de propositions, voire de recommandations. Il travaille aussi bien sur les questions de qualité d'air intérieur que d'air extérieur.

La Cour des Comptes a rendu public mi-2020 un rapport d'évaluation sur « Les Politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air », dans lequel elle prône le renforcement du rôle du CNA. La plupart des recommandations de ce rapport sont en accord avec ma façon d'appréhender les politiques publiques à mettre en œuvre pour améliorer la qualité de l'air que nous respirons.

« En 2021, j'envisage que le CNA participe à l'évaluation et au suivi de la mise en place de ZFE-m

Pour ce qui concerne plus spécifiquement les ZFE-m, ce sujet a été mis en discussion au sein du CNA dès décembre 2018 avec François de Rugy, alors ministre de la Transition écologique et solidaire, puis en février 2019, en amont des travaux parlementaires sur la LOM, avec Élisabeth Borne, alors ministre des Transports. Ensuite, différents échanges

au sein du CNA ont porté sur le projet de LOM, incluant l'article sur les ZFE-m, puis sur le projet de décret, finalement publié en septembre 2020. C'est devant le CNA, le 18/11/2020, que la ministre de la Transition écologique Barbara Pompili a présenté les nouvelles dispositions qu'elle envisage pour renforcer les ZFE-m. Depuis, ces dispositions ont été intégrées dans le projet de loi Climat et résilience. En 2021, j'envisage que le CNA participe à l'évaluation et au suivi de la mise en place de ZFE-m. À ce titre, des contacts sont en cours avec l'Ademe qui a déjà initié un travail avec le réseau des agglomérations engagées sur les ZFE-m.

Comment agir dans le suivi de la mise en œuvre et accompagner la déclinaison du travail législatif et réglementaire ?


Le projet de loi Climat et résilience porté par Barbara Pompili, à la suite de la Convention citoyenne sur le climat, propose de renforcer le rôle des ZFE-m et donc de contribuer à améliorer la qualité de l'air. Ce projet de loi sera examiné au Parlement dans les prochaines semaines. Une fois la loi adoptée, le Parlement devra veiller à sa mise en œuvre effective.

Le rôle d'un parlementaire n'est pas seulement de légiférer ou de voter, il est aussi de contrôler l'action du gouvernement, et en particulier la mise application des lois votées. C'est ce que j'appelle parfois le Service Après Vote de la loi. J'ai été rapporteur de la loi d'orientation des mobilités du titre « mobilités plus propres et plus actives » qui instaure les ZFE-m, mais j'ai aussi été rapporteur du « rapport d'information sur la mise en application de la loi d'orientation des mobilités » qui fait le point sur la mise en œuvre de la LOM après 6 mois de sa promulgation. Ce rapport a fait l'objet d'échanges avec les services en charge de la rédaction des textes d'application de la LOM puis d'une présentation fin juillet 2020 consultable sur le site de l'Assemblée nationale. Vous y trouverez notamment mes remarques sur l'application de la disposition ZFE-m qui portent sur l'urgence de la sortie du décret, sur le contenu du décret, sur la mise en place des dispositifs de contrôle automatisé...

L'État souhaite « accélérer les travaux relatifs aux contrôles automatisés et travaille sur un système de contrôle-sanction automatisé, c'est-à-dire des radars automatiques qui liront la plaque d'immatriculation afin d'en déduire la catégorie de vignette Crit'Air. Le contrôle et la verbalisation des véhicules polluants sont-ils un sujet sensible électoralement ou réglementairement, face aux conditions drastiques de la CNIL sur le flashage des voitures et le contrôle des déplacements individuels ?

Le contrôle est essentiel pour assurer l'efficacité des ZFE-m qui contribueront à améliorer la qualité de l'air, donc la santé de la population dans les zones polluées par les polluants d'origine automobile. L'efficacité du dispositif passe forcément par le contrôle et la sanction des contrevenants à l'intérieur de la ZFE-m. Les différents moyens de contrôle et de verbalisation font l'objet d'un travail interministériel, entre le ministère de l'Intérieur et celui de la

Transition écologique. Le dispositif qui sera mis en place implique notamment une modification du code de la route. Ce travail, démarré en 2019, associe les collectivités territoriales notamment urbaines, mais aussi la CNIL. L'idée est d'avoir un dispositif opérationnel en 2022.



*Le contrôle est
essentiel pour
assurer l'efficacité des
ZFE-m*

Sur la qualité de l'air dans les métropoles, quel est le bilan de l'année 2020, année inédite en raison des confinements et de l'arrêt de l'activité économique ? Certains observatoires ont indiqué un mieux dans les villes, car il y a eu moins de transports et de déplacements. Qu'en dites-vous ? Quand est prévue la parution du Bilan national 2020 ?



*Le bilan de la qualité
de l'air en 2020
disponible à la mi-2021*


Le bilan de la qualité de l'air en France en 2020 ne sera disponible qu'à la mi-2021. Si l'on regarde le bilan national de la qualité de l'air extérieur en France en 2019, même si la qualité de l'air s'est globalement améliorée sur la période 2000-2019, grâce à des actions tant à l'échelle nationale que locale, la France reste confrontée à des dépassements de seuils réglementaires pour certains polluants (oxydes d'azote, particules fines ...).

Pour l'année 2020, l'étude que j'ai menée, dans le cadre de l'Office Parlementaire d'Évaluation des Choix Scientifiques et Technologiques, à l'issue du confinement du printemps 2020, a montré que les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), principal gaz à effet de serre, ont, en moyenne dans le monde, diminué de 6 % par rapport aux niveaux de la même période de 2019. Les polluants de l'air, tels que les oxydes d'azote (NOx) ou le monoxyde de carbone (CO) ont aussi vu leurs concentrations atmosphériques baisser, ce qui coïncide avec la chute d'activité anthropique. C'est logique, le confinement ayant entraîné une diminution de l'activité, en particulier des transports qui sont à l'origine de près des 2/3 des oxydes d'azote émis dans notre atmosphère.

En revanche, sur cette période, les niveaux de particules fines sont restés stables, voire ont connu des épisodes de pic de pollution compte tenu de la diversité des sources d'émission de PM10 et PM2,5, comme le chauffage au bois non performant et les épandages agricoles de printemps qui peuvent contribuer à la majeure partie des émissions de particules fines. Le nouvel outil du CITEPA « Baromètre des émissions mensuelles » en France donne, chaque mois de l'année en cours, les émissions mensuelles des gaz à effet de serre (CO₂ mais aussi CH₄, N₂O, HFC, PFC, SF₆, NF₃) et des polluants de l'air (SO₂, NOx, NH₃, COVNM, CO, PM10, PM2,5...). Il sera présenté au prochain CNA.

La France est mise en demeure par la Commission européenne pour avoir dépassé de manière systématique et persistante la valeur limite annuelle pour les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) dans les grandes villes depuis le 01/01/2010, dans un courrier de Bruxelles du 03/12/2020. 12 agglomérations sont visées par les dépassements répétés : Paris, Marseille, Lyon, Nice, Toulouse, Strasbourg, Montpellier, Grenoble, Reims, Clermont-Ferrand, Toulon et la vallée de l'Arve (Haute-Savoie). Comment expliquer cette action ? Les mises en demeure sont-elles à prendre au sérieux ?

Oui, les mises en demeure et les contentieux, européens ou nationaux, sont toujours à prendre au sérieux. En France, certaines normes de qualité de l'air ne sont pas respectées et il faut agir pour les faire respecter, pour sauver des vies. On estime à près de 50 000 le nombre de décès liés à la pollution de l'air chaque année en France. La mise en demeure de la Commission européenne du 03/12/2020 vise la douzaine d'agglomérations qui ne respectent pas de façon répétée la valeur limite annuelle du dioxyde d'azote (NO₂).




*En France, certaines
normes de qualité de
l'air ne sont pas respectées*

Les ZFE-m et leur extension à de nouvelles agglomérations permettront donc de répondre en partie à ce contentieux. Les différents contentieux, nationaux et européens, auxquels est confronté notre pays en la matière doivent nous inciter à agir vigoureusement pour faire plus et mieux. Des évolutions sont attendues sur le plan réglementaire pour ce qui concerne les normes de qualité de l'air puisque la révision de la directive européenne qualité de l'air est engagée, en convergence avec les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

L'indice particules fines PM_{2,5}, à compter du 01/01/2021, s'ajoute aux 4 autres polluants (PM₁₀, O₃, NO₂, SO₂) pour établir l'indice général Atmo. D'autres évolutions dans l'appréciation de la qualité de l'air extérieur sont-elles en vue ou nécessaires ?

Rappelons d'abord que l'indice ATMO est un outil de communication. Il donne quotidiennement une information sur la qualité de l'air avec, pour chaque niveau, un chiffre, une couleur, un qualificatif. La nécessaire révision de l'actuel indice Atmo, qui n'avait guère évolué depuis 20 ans, était attendue depuis plusieurs années pour donner aux citoyens une information plus complète, plus simple en tout point du territoire. L'ancien indice n'était calculé que pour les agglomérations de +100 000 habitants, ne tenait pas compte des PM_{2,5} et n'était pas cohérent avec l'indice européen.

 *Le nouvel indice
Atmo donne aux
citoyens une information
plus complète*

Faisant suite au travail collectif du CNA en liaison avec le ministère de la Transition écologique et en cohérence avec les recommandations de l'Agence Européenne pour l'Environnement, le nouvel indice de qualité de l'air Atmo a été officialisé par arrêté ministériel en juillet 2020. En vigueur depuis janvier 2021, ce nouvel indice intègre la prise en compte des particules fines PM2,5, en complément des polluants PM10, NO2, O3 et SO2, et abaisse les seuils des différentes classes de pollutions. Il donne aux citoyens une information plus complète en tout point du territoire. Je tiens à saluer le courage politique de la ministre de la Transition écologique qui a permis de mettre en place ce nouvel indice Atmo. D'autant que le nombre de jours avec un indice dit mauvais va probablement croître pour de nombreuses agglomérations, alors qu'il n'y a pas forcément de dégradation de la qualité de l'air. C'est simplement l'outil de mesure qui a été affiné. Cet indice est plus proche de la « réalité ». Il est décliné de façon plus fine dans les territoires et il répond donc mieux aux exigences sociétales.