



LA ZFE

ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS
DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

BILAN DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS
PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE



*Montpellier engagée
pour la transition écologique et solidaire*

Table des matières

PREAMBULE	3
1. LE CONTEXTE DE LA PROCEDURE DE CONSULTATION DU PUBLIC	4
1.1. LES ECHANGES ET PROCEDURES MENES EN AMONT	4
1.2. LA COMMUNICATION AUTOUR DE LA CONSULTATION DU PUBLIC.....	5
1.3. LA CONSULTATION EN QUELQUES CHIFFRES.....	6
2. LA SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS.....	7
2.1. LE PRINCIPE-MEME DE MISE EN PLACE DE LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS.....	8
A) LE DEBAT SUR LE BILAN CARBONE DU VEHICULE ELECTRIQUE ET DU VEHICULE THERMIQUE	8
B) DES CRITIQUES ENVERS LA CLASSIFICATION « CRIT’AIR »	8
C) UN SENTIMENT D’EFFETS LIMITES AU PRIX D’EFFORTS CONSEQUENTS	9
D) UN SENTIMENT D’ATTEINTE A LA LIBERTE DE DEPLACEMENT.....	9
2.2. UN SENTIMENT D’INEGALITE TERRITORIALE EN MATIERE D’INFRASTRUCTURES ET DE SERVICES.....	10
A) L’OFFRE DE TRANSPORTS PUBLICS	10
B) LES INFRASTRUCTURES VELOS	10
C) LES PARC-RELAIS.....	11
D) LE DEPLOIEMENT DES BORNES ELECTRIQUES	11
2.3. MALGRE LES MESURES D’ACCOMPAGNEMENT, LE CONSTAT DE REELLES DIFFICULTES FINANCIERES A REMPLACER LES VEHICULES LES PLUS ANCIENS.....	11
2.4. LA PERTINENCE DU PERIMETRE ET LES MODALITES D’APPLICATION DE LA ZFE	11
E) DES CONTESTATIONS SUR LE CHOIX PERÇU COMME « ARBITRAIRE » ET « ILLOGIQUE » DU PERIMETRE GEOGRAPHIQUE	11
F) LES PLAGES HORAIRES D’APPLICATION DE LA MESURE	12
2.5. LES MESURES COMPENSATOIRES, LES ALTERNATIVES ET LES SOLUTIONS D’ACCOMPAGNEMENT	12
A) LES AIDES A L’ACHAT.....	12
B) LA GRATUITE DE L’OFFRE DE MOBILITE	13
2.6. LA METHODE DE CONSULTATION DU PUBLIC	13
2.7. LES IMPACTS DE LA ZFE SUR LA QUALITE DE L’AIR ET LE BRUIT.....	13
3. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION ET LES REPONSES A APPORTER	14
A) INSTAURATION DE LA ZFE ET SES CRITERES	14
B) PERIMETRE D’APPLICATION	15
C) LES ALTERNATIVES A LA VOITURE.....	15
D) LES DIFFERENTES MESURES ET DISPOSITIFS D’ACCOMPAGNEMENT	16

PREAMBULE

Conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM, 2019) et l'obligation d'instaurer des Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE m) dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants avant le 31 décembre 2024, la Métropole Montpellier Méditerranée a lancé une consultation du public via une procédure de participation du public par voie électronique (PPVE). L'objectif de cette consultation est de recueillir les différents avis en amont de l'entrée en application de la ZFE-m prévue en deux phases, à compter du 1^{er} juillet 2022.

Cette consultation a fait l'objet d'une participation significative de la part du public. Parmi les contributions, bon nombre font ressortir des inquiétudes et des avis plutôt controversés. Plusieurs participants ont notamment réinterrogé la pertinence du dispositif national de ZFE en lui-même, mis l'accent sur ses conséquences sur les habitudes de déplacement au sein de la Métropole, évoqué les difficultés liées aux incidences financières en matière d'achat de nouveaux véhicules, mis l'accent sur les inégalités territoriales perçues ou ont encore discuté de la méthode de consultation en elle-même.

D'autres avis, plus modérés voire positifs, perçoivent en la ZFE l'occasion de changer leurs habitudes pour des véhicules moins carbonés, voire d'envisager un report vers les modes actifs et/ou les transports en commun, à condition que ces alternatives soient fiables et acceptables, en particulier pour les personnes résidant dans les communes périurbaines de la Métropole, où l'offre peut être moins dense.

Ce bilan présente la synthèse des avis recueillis sur la plateforme dédiée en ligne, en regroupant par thématiques les questions et remarques déposées.



1. LE CONTEXTE DE LA PROCEDURE DE CONSULTATION DU PUBLIC

Conformément à l'article L123-19-1 du Code de l'Environnement, la procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) a été mise en place par la Métropole Montpellier Méditerranée pour recueillir les avis du grand public en amont de la délibération qui doit acter la création de la ZFE-m.

D'une durée minimale de 21 jours, la consultation en ligne du public a été ouverte pendant **40 jours, du mardi 25 janvier au dimanche 6 mars 2022.**

Le dispositif a été mis en place par voie électronique, ce qui a permis au public de donner son avis à tout moment sur l'ensemble de la période d'ouverture. La participation a été organisée sur la plateforme numérique dédiée et centralisée de la Métropole à l'adresse :

participer.montpellier.fr/zone-faibles-emissions-zfe/exprimez-vous

La participation du public s'inscrit dans la phase 2 de la préparation du projet :



1.1. Les échanges et procédures menés en amont

En amont de cette consultation du public, différents ateliers et présentations avec les professionnels ont pu se succéder :

- Le 31 mars 2021, un atelier a été organisé auprès du public professionnel de la Métropole pour leur présenter les contours des dispositifs de ZFE-m, bénéficier de leur retour d'expérience et entendre les acteurs sur leurs attentes et besoins tant sur les dérogations à mettre en œuvre, le périmètre que la périodicité du dispositif.
- Cet atelier a été complété le 2 juillet par un atelier dédié à la logistique urbaine avec des présentations de retours d'expérience réussis et des solutions alternatives. Cette démarche a fait l'objet d'une présentation auprès de la Chambre de Commerce et d'Industrie.
- Enfin, un atelier de travail a été réalisé le 8 octobre 2021 pour partager l'état d'avancement de la création de la ZFE-m et travailler sur les énergies alternatives. Ce travail a été complété par des rencontres bilatérales, notamment avec :
 - o L'association des véhicules de collection ;

- La Fédération Régionale des Travaux Publics ;
- Urbaser sur la thématique de la collecte des déchets
- Le Conseil national des professions de l'automobile.

Aussi, les personnes publiques suivantes ont également été consultées, conformément aux exigences législatives sur une période de deux mois entre le 22 mars et fin mai 2022 :

- Les 31 communes de la métropole et leurs 34 communes voisines,
- Les Autorité Organisatrices de la Mobilité : la Métropole, l'agglomération du Pays d'Or et la Région Occitanie
- Le Conseil Départemental de l'Hérault,
- Les Directions Interdépartementales des Routes Massif Central et Méditerranée,
- Autoroutes du Sud de la France,
- La DREAL Occitanie
- La Direction Départementale des Territoires de l'Hérault
- La préfecture de l'Hérault
- La Chambre des Métiers et de l'Artisanat de l'Hérault,
- La Chambre de Commerce et de l'Industrie de l'Hérault,
- La Chambre de l'Agriculture.

La Métropole a associé de façon régulière les élus et ceux de chaque commune à l'évolution du projet. Les enjeux, contraintes et opportunités du projet ont été expliqués aux 31 communes de la Métropole. La création de la ZFE-m a été partagée avec les communes de la Métropole en particulier entre janvier et mars 2021 auprès des communes de Saint-Geniès des Mourgues, Saint-Jean de Védas, Vendargues, Lattes, Courdonterral, Le Crès, Beaulieu, Pérois, Fabrègues, Juvignac, etc.

Le projet de ZFE-m a été présenté en conférence des maires le 4 mars 2021 et le 20 octobre 2021 pour faire le point sur l'avancement du projet et valider les principes de la ZFE-m. Un groupe de travail sur les modalités d'accompagnement a été mis en place avec plusieurs élus de la Métropole.

En parallèle de la consultation du public, une période d'information au public d'au moins 3 mois a débuté le 19 janvier 2022 et s'achèvera le 31 décembre 2022.

1.2. La communication autour de la consultation du public

La Métropole Montpellier Méditerranée a mis en place un dispositif complet pour favoriser la participation du plus grand nombre à cette consultation. Une conférence de presse a d'abord été organisée le 19 janvier 2022, puis le sujet a été abordé le 25 janvier en Conseil de Métropole. De ces événements de lancement de la consultation a découlé un éventail de solutions pour informer les citoyens de la tenue de la consultation : des supports physiques de communication (dossier de consultation du public et numériques (Facebook, newsletters de la Métropole). Une plaquette d'information papier invitant les habitants à s'exprimer a également été distribuée à tous les habitants. Des annonces légales ont également été publiées dans la presse locale (Midi Libre, Le Métropolitain).

La page dédiée à la consultation du public au sujet de la ZFE sur le site de la Métropole Montpellier Méditerranée (www.montpellier3m.fr/vivre-transport/zone-faibles-emissions) a généré 100 000 vues début mai 2022 depuis la création de la page début janvier 2022, soit 5% du trafic total du site. Le temps de lecture moyen est particulièrement élevé car il s'élève à 12 minutes en moyenne.

Cette consultation a été relayée sur les sites internet officiels et les réseaux sociaux de la Métropole et a fait l'objet de publications légales dans les médias pour informer le public.

1.3. La consultation en quelques chiffres

La participation du public sur la plateforme en ligne a été mobilisatrice, comme en témoignent les chiffres présentés ci-dessous. Les contributeurs avaient la possibilité d'approuver les autres commentaires déposés via l'outil de « like » (mention « J'aime »).

- **1024** avis ont été déposés
- **525** contributeurs ont écrit au moins un avis
- **2925** mentions d'approbation « likes » réparties sur **824** avis.
- **200** avis n'ont pas reçu de « like ».

Au total, **1024** contributions ont été déposées sur la plateforme participer.montpellier.fr. La plateforme a permis aux utilisateurs de réagir en commentant les différentes contributions. Cette fonctionnalité de réponse a été utilisée **314** fois.

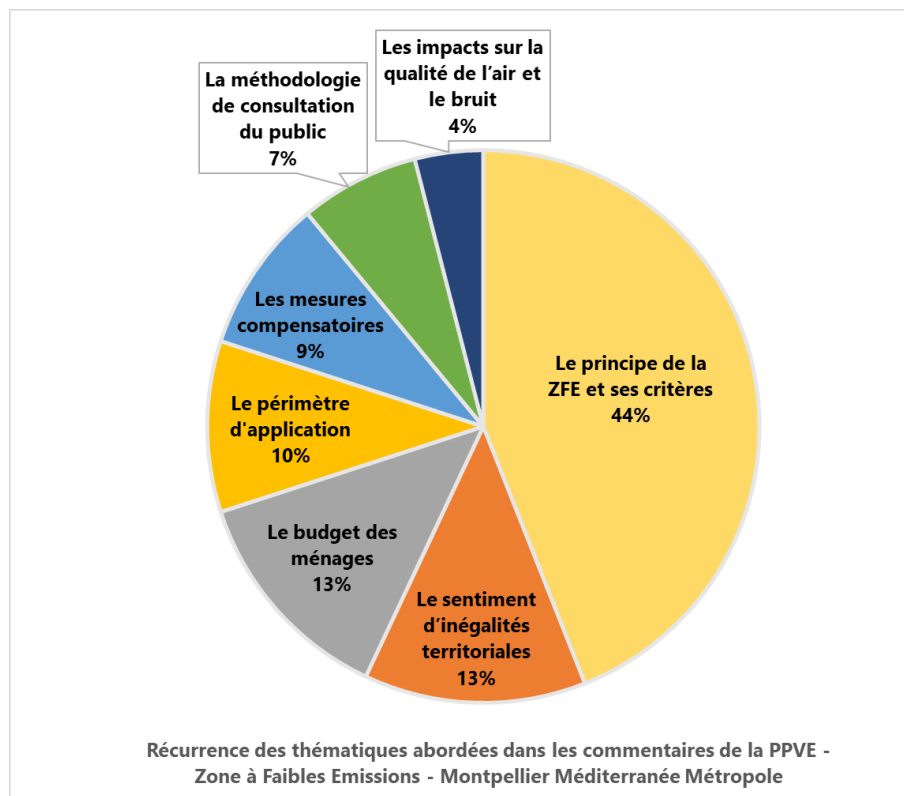
2. LA SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

Sur l'ensemble des 1024 commentaires, **7 grandes thématiques récurrentes ont pu être identifiées**. Un avis écrit a pu être comptabilisé plusieurs fois selon les thématiques abordées, du fait qu'un même commentaire peut avoir abordé plusieurs thématiques différentes ; ce qui explique que le nombre de rémanences thématiques comptabilisées (1225) diffère du nombre de commentaires rédigés (1024).

Pour autant, 115 autres commentaires ont été classés comme hors propos ou sans avis, soit 11% des 1024 commentaires formulés. Pour faciliter la bonne compréhension de la répartition des avis exprimés par thématique, ces commentaires hors de propos ou sans avis n'ont pas été comptés dans le pourcentage de répartition.

Les thématiques des contributions :

1. **Le principe de la ZFE et ses critères** (44% des commentaires, 538 rémanences)
2. **Le sentiment d'inégalités territoriales** (13% des commentaires, 162 rémanences)
3. **Le budget des ménages** (13% des commentaires, 161 rémanences)
4. **Le périmètre d'application** (10% des commentaires, 128 rémanences)
5. **Les mesures compensatoires** (9% des commentaires, 105 rémanences)
6. **La méthodologie de consultation du public** (7% des commentaires, 83 rémanences)
7. **Les impacts sur la qualité de l'air et le bruit** (4% des commentaires, 48 rémanences)



2.1. Le principe-même de mise en place de la Zone à Faibles Emissions

Thématique abordée dans 44% des commentaires

Le dispositif et le principe de mise en œuvre d'une Zone à Faible Emissions en lui-même et ses critères de discrimination est le sujet le plus évoqué par les contributeurs. Les avis abordant ce thème ont fait l'objet de 1044 likes. Ce sujet a été abordé au travers de deux arguments rémanents renvoyant à des débats de fond autour des questions d'écologie, dépassant le strict cadre territorial montpelliérain.

Ces deux thématiques sont centrées autour de débats étroitement liés aux facteurs polluants non pris en compte dans la ZFE, à savoir ceux portant sur les autres formes de pollution que les émissions des véhicules à moteur thermique, alors même qu'un des objectifs principaux de la ZFE est d'améliorer la qualité globale de l'air et de réduire notamment les risques environnementaux et sanitaires liés à cette pollution.

Le bilan carbone global de la fabrication des véhicules électriques a été mis en avant, tout comme les autres formes de pollution émanant des secteurs d'activité non impactés par cette mesure mais qui ont des conséquences néfastes sur l'environnement.

a) Le débat sur le bilan carbone du véhicule électrique et du véhicule thermique

Plusieurs commentaires ont remis en question les choix qui ont permis d'établir les critères « Crit'Air », utilisés comme échelons nationaux de référence pour interdire progressivement la circulation des véhicules thermiques diesel et essence les plus émetteurs par l'entrée des gaz d'échappement d'oxyde d'azote et de monoxyde de carbone.

En effet, plusieurs commentaires ont pointé les **impacts sur l'environnement du processus de fabrication en « coût complet »** des véhicules électriques et notamment la fabrication et le recyclage des batteries, faisant usage de métaux et minerais rares dont l'extraction et l'assemblage sont également source de pollution.

Le déploiement des véhicules et des bornes de recharge électriques a également été pointé par de nombreux commentaires comme étant vecteur d'**augmentation de la consommation électrique**. Leur alimentation majoritairement par l'énergie nucléaire a été évoquée par certains participants, renforçant le sentiment pour certains l'idée que l'énergie électrique n'est pas neutre dans son impact environnemental, même si les véhicules électriques n'émettent pas directement de gaz à effet de serre.

Certains commentaires soulignent que si la pollution est réduite à l'échelle de la Métropole, elle serait augmentée dans les régions du monde productrices de véhicules électriques du fait de la pollution leur fabrication, rendant selon eux les efforts de la ZFE inefficace, voire négatifs au niveau mondial.

D'autres contributeurs ont également mis l'accent sur l'ensemble des véhicules « bannis » malgré leur bon état de fonctionnement après la mise en œuvre de la ZFE. Ils regrettent de devoir anticiper le renouvellement et la **durée de vie écourtée** de ce parc de véhicules. Les contributeurs font part de leur crainte d'un gaspillage écologique lié à ces véhicules encore en bon état qui se retrouveront délaissés sur un marché de l'occasion potentiellement saturé et inutile de fait pour les habitants des métropoles françaises concernées par les ZFE.

b) Des critiques envers la classification « Crit'Air »

Plusieurs contributeurs ont également pointé ce qu'ils perçoivent comme une des limites de la ZFE : l'inégalité portant sur un des **critères d'élaboration** des vignettes « Crit'Air » à savoir notamment l'année d'immatriculation du véhicule. Plusieurs contributions illustrent leur propos par l'exemple des véhicules légers de type citadines des années 2000 peu consommatrices de carburant ayant vocation à ne plus être acceptées comparativement à des véhicules de type SUV essence neufs qui pourront circuler librement sans restriction

car catégorisés dans une catégorie Crit'Air plus favorable.

Si les critères EURO prennent en compte les rejets d'oxydes d'azote ou de monoxyde de carbone, certains contributeurs estiment qu'il serait pertinent de **prendre également en considération la consommation moyenne de carburant et les rejets de CO2**, pour l'instant absents des calculs. Certains contributeurs constatent un écart très significatif entre le niveau d'effort des ménages et les gains écologiques et sanitaires faibles en comparaison d'autres activités plus polluantes que les déplacements.

La question des particules fines issues de l'abrasion des pneumatiques et des plaquettes de frein a été abordée par quelques commentaires comme étant des facteurs non traités par la ZFE.

Aussi, plusieurs avis font un lien entre les vignettes Crit'Air ayant vocation à être applicable dans certaines métropoles et le contrôle pollution du contrôle technique, obligatoire et applicable partout en France. En effet, selon eux, ce dernier est rendu obsolète par la mise en place de la ZFE puisque potentiellement, plusieurs véhicules seraient ainsi valides du point de vue du contrôle pollution, mais seraient encore trop polluants au regard des vignettes Crit'Air pour pénétrer dans le périmètre de la ZFE.

c) Un sentiment d'effets limités au prix d'efforts conséquents

Plusieurs contributeurs soulignent la disproportion entre les gains écologiques et sanitaires considérés comme faibles et les gros efforts financiers nécessaires de la part des ménages aux revenus modestes pour renouveler leur véhicule.

Certains estiment que cela fera un **effet « goutte d'eau dans un océan » comparativement à d'autres facteurs** responsables d'émissions de gaz à effet de serre considérés comme plus impactants pour le climat et moins contraints comme le secteur de la construction et des travaux publics, de l'industrie, l'organisation des grands événements sportifs internationaux, ou encore le transport de personnes et de marchandises aérien et maritime.

Si la majeure partie des avis sur cette thématique émane du ressenti des ménages, une part des contributeurs se sont identifiés dans les avis en tant que professionnels et ont exprimé des difficultés similaires à l'achat d'un ou plusieurs nouveaux véhicules, en particulier lorsque toute une flotte est à renouveler ou lorsque les personnes sont autoentrepreneurs ou artisans.

d) Un sentiment d'atteinte à la liberté de déplacement

Ce sujet a été évoqué dans 12% des commentaires.

Plusieurs commentaires insistent sur le fait que le principe de la ZFE constitue pour eux une mesure « liberticide », « punitive » et « injuste », mettant en exergue une **liberté de déplacement amoindrie**, en particulier pour les habitants en périphérie et dont les horaires de travail ne sont pas compatibles avec l'offre actuelle de transports publics ou dont les moyens financiers ne permettent pas d'acquérir de nouveau véhicule. Quelques avis vont jusqu'à aborder le **sentiment d'une « entrave au droit au travail et à la liberté »**. Des contributeurs en situation de handicap ont partagé également leur crainte de ne plus pouvoir être libres d'emprunter leur véhicule adapté, en arguant que l'ensemble des services et des points d'arrêt de transports collectifs ne sont pas tous accessibles et que leurs capacités de déplacement seraient très réduites avec l'application de la ZFE, dans la mesure où ces mêmes personnes disent ne pas avoir de moyens suffisants pour le remplacement de leur véhicule.

A plusieurs reprises, le fait d'imposer la mesure plus que d'inciter à réduire les usages carbonés a été visé, en évoquant le fait que le sujet aurait pu être traité de manière plus « douce » en usant, selon certains commentaires, d'une méthode « moins punitive et plus incitative ».

2.2. Un sentiment d'inégalité territoriale en matière d'infrastructures et de services

Thématique abordée dans 13% des commentaires

Les habitants de la Métropole les plus éloignés du centre-ville se sont beaucoup exprimés au sujet de la desserte en transports publics des zones rurales et périphériques du territoire, avec une offre de transport collectif perçue comme faible voire inexistante. Plusieurs commentaires pointent une absence de compatibilité entre des horaires contraints et des trajets difficilement acceptables en transports publics comparativement à leur véhicule particulier, du fait de **l'absence d'alternatives attractives en termes de temps de parcours**.

D'autre part, certains commentaires d'habitants des zones périphériques de la Métropole font état de leur difficulté à faire autrement qu'avec leur véhicule personnel du fait de l'éloignement des établissements scolaires et des lieux d'emplois, en particulier pour les familles nombreuses.

En cela, certains dénoncent ce qu'ils perçoivent comme une mesure d'exclusion vis-à-vis des habitants des secteurs plus ruraux, appliquant des contraintes propres et compatibles au milieu urbain à des contextes différemment organisés. Certains commentaires pointent que les habitants des secteurs ruraux disposent de moins de ressources financières rendant l'exclusion des véhicules les plus polluants plus difficile.

a) L'offre de transports publics

Si plusieurs commentaires **saluent la mise en place de la gratuité** en guise de contrepartie à l'instauration de la ZFE, certains indiquent que le problème soulevé n'est pas tant le prix des transports publics mais plutôt l'offre et leur moindre ubiquité.

En effet, plusieurs contributeurs se rejoignent sur la **nécessité d'un développement de l'offre de transports publics** pour augmenter l'attractivité et la couverture territoriale des réseaux de transport public, en particulier le réseau de tramway vers les périphéries et le lien avec la gare TGV Sud-de-France. Des gains de temps de parcours sont souhaités par plusieurs commentaires, en particulier pour les zones moins denses de la Métropole, de manière à rendre plus compétitifs l'offre et inciter les habitants à moins utiliser voire se passer complètement de leur véhicule personnel.

Plusieurs commentaires de riverains des zones rurales et périurbaines partagent un sentiment d'une ville-centre toujours plus difficile d'accès. Aussi, l'accessibilité des services publics et des emplois reste pour plusieurs participants une préoccupation majeure, dans la mesure où aujourd'hui, ils ne peuvent effectuer avec les transports publics un trajet à temps équivalent avec leur voiture. Sur cette question précisément, certains contributeurs s'interrogent sur l'organisation du réseau de transport, en évoquant le réseau en « étoile » autour de Montpellier ne permettant pas toujours de rallier aisément des communes périphériques depuis d'autres communes périphériques.

b) Les infrastructures vélos

Quelques commentaires font état d'un manque d'infrastructures vélos en dehors de l'hypercentre de Montpellier, bien que la réalisation récente de pistes cyclables ait été saluée par certains commentaires. La pratique du vélo se présentant comme une des alternatives à la ZFE. Plusieurs contributeurs ont fait part de la nécessité selon eux de **densifier le réseau des infrastructures dédiées au vélo** à l'échelle métropolitaine, en particulier dans les zones moins denses et pour autant aussi concernées par la mesure. Certains commentaires mettent aussi l'accent sur la sécurisation des pistes cyclables et leur continuité dans les itinéraires.

Certains contributeurs déplorent que les récents aménagements cyclables se font au détriment de la place de la voiture, générant selon eux des difficultés de circulation et des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires.

c) Les parc-relais

Plusieurs participants ont fait part de la nécessité d'un meilleur maillage de parcs relais pour permettre de circuler plus facilement à l'intérieur du périmètre concerné par la ZFE. La **création de P+R supplémentaires** est largement souhaitée, aux entrées et au sein de la Métropole.

Parmi les contributions, certaines posent la question de l'accessibilité, à savoir comment rejoindre ces parcs relais lorsque les personnes résident une commune faisant partie intégrante du périmètre ZFE. D'autres participants demandent également la **gratuité de ces parcs-relais** et leur sécurisation pour inciter à l'usage des transports publics, en intermodalité avec leur voiture.

d) Le déploiement des bornes électriques

Le sujet des bornes de recharge électrique et leur maillage territorial est revenu à plusieurs reprises comme un sujet nécessitant selon plusieurs contributeurs un plan de déploiement important dans les prochaines années. Ce besoin de densification en équipement est même perçu par certains comme un « prérequis » pour instaurer la ZFE.

En effet, certains participants font part de leurs craintes sur **l'insuffisance en équipement de bornes de recharge**, vis-à-vis de la demande future et de **l'adaptation des foyers et des espaces publics** à ce changement. Les interrogations évoquent notamment la difficulté à équiper les logements collectifs ou de centre-ville sans parking avec recharge possible en proximité. Certains allant jusqu'à demander des aides à l'équipement en dispositifs de recharge rapide à domicile. D'autres s'inquiètent également du prix des recharges et de la potentielle hausse des prix de l'électricité due à cet usage accru de la technologie.

2.3. Malgré les mesures d'accompagnement, le constat de réelles difficultés financières à remplacer les véhicules les plus anciens

Thématique abordée dans 13% des commentaires

Si beaucoup de contributeurs se sont montrés enclins et bienveillants envers la mesure et leur volonté à changer de véhicule, ces mêmes auteurs ont concédé malgré tout leur impossibilité de financer des véhicules neufs ou d'occasion et ce malgré les aides financières proposées par l'Etat, mettant en avant leurs difficultés du quotidien et leur dépendance au véhicule individuel.

La rapidité de la conversion nécessaire du parc automobile pour se mettre en conformité est selon certains participants difficilement acceptable et semble pour eux irréalisable avec des échéances aussi proches, d'autant que plusieurs font état de prêts bancaires déjà en cours pour des véhicules thermiques qui ont vocation à ne plus être acceptés.

2.4. La pertinence du périmètre et les modalités d'application de la ZFE

Thématique abordée dans 10% des commentaires

e) Des contestations sur le choix perçu comme « arbitraire » et « illogique » du périmètre géographique

Le périmètre de la Zone à Faibles Emissions a été soulevé à maintes reprises dans les commentaires, en particulier pour l'application projetée de la phase 2, qui prévoit au 1^{er} juillet 2026 de couvrir l'ensemble du

périmètre de la Métropole. Plusieurs commentaires pointent l'étendue du périmètre métropolitain et ses 31 communes. Certains participants estiment que le choix de périmètre est davantage politique que géographique, ce qui pose la question selon eux de la pertinence de la mesure dans son ensemble en phase 2. « La pollution ne s'arrête pas aux frontières de la Métropole », d'autant que certaines communes voisines très proches ne sont pas impactées par la mise en œuvre de la ZFE.

Certains commentaires prennent l'exemple des communes de Mauguio ou Saint-Aunès, en dehors du périmètre administratif de la Métropole, qui ne seront quant à elles pas impactées par la ZFE, y voyant à travers ce choix un « manque de cohérence et de logique » au regard de l'objectif d'améliorer la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire montpellierain.

f) Les plages horaires d'application de la mesure

Le fait que le projet de ZFE prévoit une application stricte sans condition horaires ni calendaire a suscité plusieurs réactions, dans la mesure où plusieurs participants demandent plus de flexibilité et l'instauration de créneaux horaires définis. L'instauration de plages horaires permettrait selon ces contributeurs de déroger aux règles en dehors des heures de pointe, permettant plus de souplesse pour ceux qui n'auraient pas les moyens de changer de véhicule ou ceux qui utiliseraient ponctuellement leur véhicule. A plusieurs reprises, l'exemple de la ZFE de Toulouse a été évoqué par les participants, du fait que celle-ci prévoit d'appliquer une **différenciation d'application selon l'horaire de la journée et les weekends**, en plus d'appliquer un périmètre géographique plus restreint.

Certains commentaires appuient cette demande au fait que les transports publics, qui constituent une des alternatives, ne fonctionnent pas 24h sur 24 et laisse donc observer des plages horaires de desserte de certaines zones non assurées.

2.5. Les mesures compensatoires, les alternatives et les solutions d'accompagnement

Thématique abordée dans 9% commentaires

a) Les aides à l'achat

Plusieurs commentaires, s'ils font état de difficultés financières dans le cas d'un nouvel achat de véhicule, disent avoir **peu de visibilité sur les aides financières** de l'Etat ou des autres collectivités dont ils pourraient bénéficier. Les mesures en faveur d'une aide à l'achat pour les vélos à assistance électriques sont attendues et plébiscitées, même si certains commentaires avouent ne pas considérer le vélo comme un moyen de substitution équivalent au véhicule particulier, notamment pour des trajets supérieurs à 5 kilomètres. D'autres font état de difficultés physiques à utiliser le vélo au quotidien.

D'autres contributeurs font savoir que ces mesures compensatoires ne leur permettront tout de même pas d'acquérir un nouveau véhicule, les coûts étant jugés disproportionnés compte-tenu du fait que les aides maximales s'appliquent pour les véhicules électriques neufs et que l'aide à l'achat pour les véhicules électriques d'occasion est insuffisante, mettant en avant la comparaison du coût moyen bien moins élevé des véhicules thermiques d'occasion, même sans aide financière. Plusieurs commentaires ont fait part de leur intérêt envers les dossiers de dérogation aux règles d'application pour les « petits rouleurs », considérant qu'il n'est pas valable pour eux de changer de véhicule lorsque moins de 8 000 km sont parcourus chaque année.

b) La gratuité de l'offre de mobilité

La mesure de gratuité progressive des transports publics de la Métropole est bien accueillie par plusieurs commentaires et est considérée comme une opportunité majeure pour moins utiliser leur voiture. La plupart des avis positifs envers l'instauration de la ZFE soulignent que cette **gratuité constitue une réponse alternative de taille** aux restrictions de circulation en voiture particulière. Certains contributeurs auraient souhaité que la gratuité soit en place pour tous les publics dès l'instauration de la première phase de la ZFE. Certains commentaires demandent aussi la gratuité des trains SNCF, en lien avec la Région Occitanie.

2.6. La méthode de consultation du public

Thématique abordée dans 7% des commentaires

La consultation sous le format PPVE a été pointée par plusieurs participants comme un outil ne permettant pas de bien prendre en compte les avis des participants aux sujets de « l'acceptabilité sociale, économique et organisationnelle » de la mesure. Plusieurs contributeurs affirment avoir le sentiment que cette mesure leur est imposée sans que leur avis soit pris en compte. Ils souhaiteraient pouvoir **s'exprimer au travers d'un référendum** pour ce sujet et ainsi laisser aux habitants de la Métropole la liberté de décider, par le vote, de l'application ou non de cette mesure.

Des contributeurs ont déploré le fait que cette consultation ne se fasse qu'en ligne, ce qui pour certains n'assure pas une représentation optimale de la participation. De plus, l'anonymat des commentaires sous forme de pseudo ne garantit pas selon certains avis une validité totale.

Certains contributeurs auraient souhaité que les commentaires sur la plateforme se fassent via un identifiant et que chacun se positionne (favorable, défavorable, sans avis...) sur le dispositif de ZFE-m. Ce dispositif aurait selon eux permis une meilleure visibilité de l'opinion. Un autre critère qui a été suggéré par certains commentaires est de pouvoir renseigner la commune de résidence de la personne qui commente, pour permettre aux autres participants de connaître les avis en fonction de la répartition des commentaires.

D'autres ont plus modérément regretté le fait que la consultation intervienne selon eux tardivement dans le processus de mise en œuvre du projet. En effet, certains ont considéré que les délais ne laissent pas suffisamment de place pour organiser de « réelle concertation » dans une « démarche plus intégrée » avec les habitants concernés.

Certains contributeurs ont trouvé que la consultation avait peu été mise en avant et que la participation aurait pu être plus importante s'il y avait eu plus de communication.

2.7. Les impacts de la ZFE sur la qualité de l'air et le bruit

Thématique abordée dans 4% des commentaires

Plusieurs participants expriment leur souhait de voir la ZFE-m être mise en œuvre considérant qu'elle va pouvoir apporter des **bénéfices sur la qualité de l'air et de réduction potentielle du trafic automobile**. Les gains sur la santé sont mis en avant dans certains commentaires, notamment en insistant sur le fait que cette pollution « invisible et mortelle » doit être à tout prix réduite.

Aussi, certains contributeurs demandent à ce que des indicateurs soient mis en place pour pouvoir suivre l'amélioration de la qualité de l'air et les incidences de la ZFE, de manière à « légitimer » la mesure et démontrer ses bienfaits en la matière.

Pour autant, les enjeux autour de la réduction du bruit ont été assez peu évoqués par les contributeurs lors de cette consultation du public (6 commentaires). Ces quelques participants se montrent positifs sur la réduction potentielle du bruit liée à l'instauration de la ZFE. En ce qui concerne la ville de Montpellier particulièrement, certains y voient également une double opportunité de réduire le bruit du fait que la ZFE s'ajoute à la mesure de restriction de la vitesse à 30 km/h pour la plupart des rues de la ville.

3. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION ET LES REPONSES A APPORTER

Il est à noter que malgré des contributions portant des avis plutôt contrastés voire pour certains avis hostiles à la mise en œuvre de la ZFE, bon nombre de contributeurs ont fait part de leur adhésion à l'objectif global de réduction de la pollution et de l'amélioration de la qualité de l'air, évoquant le fait que la cause est « juste », mais que la méthode d'application pourrait être plus douce ou que certains critères pourraient être revus.

Pour assurer les transitions vers d'autres façons de se déplacer ou pour faire évoluer son mode de déplacement, plusieurs mesures d'accompagnement et d'aides à la mise en œuvre de la zone à faible émissions sont proposées par la Métropole Montpellier Méditerranée, le Département de l'Hérault, la Région Occitanie et l'Etat aux habitants éligibles. Outre une application progressive des restrictions de circulation, ces mesures visent à favoriser une transition plus acceptable pour les résidentes et les résidents de la Métropole.

En organisant la participation du public par voie électronique, la Métropole est allée au-delà des obligations réglementaires en communiquant largement, en mettant à disposition des habitants des supports d'information concernant la Zone à Faible Emission.

La Métropole a engagé un travail de concertation avec les représentants des 31 communes et les différents acteurs professionnels engagés, en organisant des réunions de concertation, de manière à recenser les inquiétudes et les potentielles dérogations nécessaires pour rendre la mesure plus facilement applicable.

La Métropole s'engage à suivre les effets de la ZFE via différents indicateurs et à adapter le dispositif en fonction de ces résultats.

a) Instauration de la ZFE et ses critères

Pour rappel, la mise en place d'une ZFE est un dispositif national obligatoire créé par la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en 2019. En France, 35 agglomérations sont concernées. Paris, Strasbourg, Lyon, Grenoble, Nice, Saint-Etienne et Reims ont lancé leur ZFE. Chaque collectivité détermine les conditions de mise en œuvre en fonction de ses propres spécificités. Au-delà de nos frontières, Lisbonne, Madrid, Barcelone et de nombreuses villes italiennes imposent des restrictions strictes de circulation.

En France, la mise en place de la ZFE est également justifiée au regard des 40 000 décès annuels liés à l'exposition aux particules fines dans l'atmosphère. Pour la ville de Montpellier, la pollution de l'air a été estimée à une perte directe et indirecte de près de 180 millions d'euros¹. Cette mesure est déployée partout en Europe avec plus de 300 Zones à Faibles Emissions déjà existante dans une dizaine de pays européens.





























La vignette Crit'Air (certificat qualité de l'air) permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes en particules fines et oxydes d'azote. Elle n'est donc en effet pas établie en fonction des émissions de CO2. Ce critère a été retenu par le législateur dans la loi Climat et Résilience.

¹ Ce Delft, octobre 2020, Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport

b) Périmètre d'application

Le périmètre d'application de la ZFE de Montpellier concernerait, à partir du 1^{er} juillet 2026, l'ensemble des communes de la Métropole. Pour autant, sa mise en application et son contrôle seront mis en œuvre de façon progressive, pour permettre à l'ensemble des habitants d'anticiper au mieux les restrictions et de s'y adapter. Pour les particuliers, seules les voitures antérieures à 1997 (1^{ère} immatriculation jusqu'au 31 décembre 1996) sont concernées du 1^{er} juillet au 31 décembre 2022. Pour les motards, l'interdiction des deux-roues motorisés non classés (immatriculés avant juin 2000) est reportée au 1^{er} janvier 2024. Enfin, une période pédagogique est instaurée du 1^{er} juillet au 31 décembre 2022 pour présenter et expliquer cette nouvelle règle. Des panneaux de signalisation seront progressivement installés dans la Métropole.

VÉHICULES AUTORISÉS

VÉHICULES ▼	AU 1 ^{er} JUILLET 2022	AU 1 ^{er} JANVIER 2023	AU 1 ^{er} JANVIER 2024	AU 1 ^{er} JANVIER 2025	AU 1 ^{er} JUILLET 2026	AU 1 ^{er} JANVIER 2028
	Périmètre ZFE initial - 1 ^{ère} phase <i>Castelnau-Le-Lez, Clapiers, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Le Crès, Montpellier, Pérols, Saint Jean de Védas, Villeneuve-lès-Maguelone</i>				Périmètre ZFE - 2 ^e phase <i>Étendu à toute la métropole</i>	
VOITURE PARTICULIÈRE 	5 4 3 2 1 	4 3 2 1 	3 2 1 	2 1 	2 1 	1 
2/3 ROUES MOTORISÉS 	4 3 2 1 	4 3 2 1 	3 2 1 	2 1 	2 1 	1 
VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER 	4 3 2 1 	3 2 1 	2 1 	2 1 	2 1 	1 
POIDS LOURDS 	4 3 2 1 	3 2 1 	2 1 	1 	1 	1 

c) Les alternatives à la voiture

La Métropole s'est engagée dans une démarche d'amélioration du cadre de vie en réduisant la place du trafic routier au sein de la Métropole et également de transit. Elle s'est engagée dans une démarche de gratuité progressive des transports et l'enrichissement de l'offre. Le développement d'un réseau cyclable et le développement d'un réseau de bornes de recharges sont également d'autres moyens explorés pour une mobilité moins polluante.

- **Le choix des transports en commun avec un réseau renforcé et progressivement gratuit** : les transports en commun sont gratuits pour les habitants de la Métropole le week-end et toute la semaine, pour les moins de 18 ans et plus de 65 ans. Fin 2023, ce sera le cas tout le temps, pour tous les habitants de la métropole.

De plus, l'offre sera considérablement renforcée avec la construction de la ligne 5 de tramway, l'extension de la ligne 1 et la création de 5 lignes de bus à haut niveau de service « bustram ». Fin 2025, 90 % des habitants de Montpellier et 70 % de ceux de la métropole seront situés à proximité d'un arrêt de tramway ou bustram.

- **Le choix du vélo avec le réseau express** : la Métropole développe considérablement son réseau de pistes cyclables avec 16 vélolignes. Comme précisé ci-après, des aides existent pour permettre d'acheter un vélo à assistance électrique dont l'aide à la réparation de vélo de 30€ l'aide de 500 € de la Métropole pour vélo à assistance électrique ou de 1000 € pour l'achat d'un vélo cargo ou triporteur à assistance électrique, valable jusqu'au 31 décembre 2022.
- **Le choix du covoiturage avec Klaxit** : la Métropole offre les covoiturages du quotidien et rémunère le conducteur via l'application Klaxit : les passagers se déplacent gratuitement et les conducteurs peuvent gagner jusqu'à 160 €/mois en covoiturant régulièrement.
- **Le choix de l'autopartage** : la voiture individuelle représente un coût important, 200 €/ mois minimum, même en seconde main. L'autopartage évite l'achat coûteux d'un véhicule, permet d'en utiliser un en cas de nécessité, en complément des transports en commun ou du vélo, par exemple.

d) Les différentes mesures et dispositifs d'accompagnement

Plusieurs remarques ont mis en avant les difficultés financières à engager la transition ou le changement de motorisation, de véhicule ou de mode de transport. D'autres ont également fait part du fait qu'ils roulent peu et n'ont pas de nécessité de changer leur véhicule. Ainsi, plusieurs dérogations et autres aides financières sont mobilisables, notamment en matière d'aide à l'acquisition de vélo à assistance électrique, de véhicules électriques neufs ou d'occasion, ou encore de rétrofit des véhicules existants.

- **Les dérogations** : à l'instar de plusieurs contributions ayant fait remarquer que lorsque l'on roule peu, devoir changer de voiture peut paraître disproportionné. Certains professionnels ont également participé à la consultation en mettant en avant leur obligation de livraison ou leur desserte ponctuelles de certaines zones concernées par la réglementation.
Aussi, Montpellier Méditerranée Métropole propose d'instaurer une dérogation « petits rouleurs » pour les voitures roulant moins de 8 000 km par an. Celles-ci resteront autorisées à rouler dans la ZFE. Un dossier pour bénéficier d'une dérogation sera nécessaire. Ce dossier de dérogation est réservé aux véhicules exclus de la ZFE dans l'année qui vient, c'est-à-dire par exemple, dans un premier temps, pour les véhicules des particuliers, aux véhicules sans vignettes ou non classés.
De plus, les détenteurs de la carte "mobilité inclusion" bénéficient d'une dérogation pour leur véhicule. Certains véhicules professionnels et les véhicules de collection pourront également faire l'objet de dérogations aux restrictions de circulation.

Parallèlement à ces deux dérogations, des dérogations pour des véhicules spécifiques sont fixées au niveau national, complétées par des dérogations temporaires locales détaillées dans l'arrêté instaurant la ZFE, suite aux périodes de concertation.

- **Les mesures d'aide financière pour changer ou adapter le véhicule**

Aides aux particuliers

- Bonus écologique : jusqu'à 5 000 € d'aide à l'achat ou à la location d'une voiture ou d'une camionnette électrique ou hybride rechargeable
- Prime à la conversion : jusqu'à 5 000€ d'aide à l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion en échange de la mise au rebut d'un ancien véhicule
- Prime au rétrofit électrique : aide d'un montant maximum de 9 000€ à la transformation d'un moteur thermique en moteur électrique. Le montant de l'aide varie selon le revenu fiscal de référence
- Éco-chèque mobilité : aide à l'achat d'une voiture électrique ou hybride rechargeable d'occasion ou neuf pouvant s'élever à 5000 €, sous condition de ressource
- Dispositifs d'aide pour l'installation de borne de recharge électrique (IRVE)
- Un microcrédit « véhicules propres » pour les foyers modestes

Aides aux professionnels

- Bonus écologique et prime à la conversion pour les personnes morales, en particulier pour les Véhicules Utilitaires Légers (catégorie N1), les 2 ou 3 roues motorisés, les vélos
 - Bonus écologique pour les Poids-Lourds (catégories N2 et N3)
 - Dispositifs d'aide pour l'installation de borne de recharge électrique (IRVE)
 - Aides pour l'installation des bornes de recharge pour les Poids-Lourds
 - Aide au rétrofit électrique Poids-Lourds : un décret paru le 26 avril 2022 permet de percevoir une aide de qui couvre 40% du coût de remplacement d'un moteur thermique par un moteur électrique sur un Poids-Lourd, dans la limite de 30 000€ par autobus ou autocar et de 50 000€ par poids lourd
 - Appel à projets de l'ADEME jusqu'au 02/12/2022 pour financer les Poids-Lourds électriques et des infrastructures de recharge électriques (ce dispositif d'appel à projet n'est pas cumulable avec le bonus écologique Poids-Lourds)
 - Suramortissement fiscal Poids-Lourds pour les véhicules neufs de plus de 2,6 tonnes (PTAC) utilisant : hydrogène, électrique sur batterie, gaz naturel véhicule (GNV) et super éthanol Poids-Lourd (ED95)
 - Dispositif EVE (Engagements volontaires pour l'environnement)
 - Aide Régionale pour les véhicules à hydrogène
 - Eco-chèque mobilité : aide à l'achat d'une voiture électrique ou hybride rechargeable d'occasion (cette aide concerne exclusivement les professions d'aide-soignant et d'accompagnant éducatif et social)
 - Dispositif "tremplin" de l'ADEME : aide pour les TPE et PME résidant dans les intercommunalités faisant partie du plan de protection de l'atmosphère de Montpellier (dont Lodève, Ganges, Lunel, Sète...) à l'achat de véhicules "faible émission" jusqu'à 19 t de PTAC, compatibles avec la ZFE de Montpellier. Ce dispositif est conditionné par la mise à la casse de l'ancien véhicule. À noter : cette aide s'achèvera en décembre 2022
- Les aides au remplacement de véhicules thermiques dans le cadre de ce dispositif tremplin 2022 de l'ADEME :
- 4 000 € : aide au remplacement d'un véhicule thermique par un véhicule léger neuf électrique ou transformation/rétrofit électrique
 - 1 000 € : aide au remplacement d'un véhicule thermique par un véhicule léger neuf GNV ou transformation/rétrofit GNV
 - 5 000 € : aide au remplacement d'un véhicule thermique par une fourgonnette neuve électrique
 - 1 000 € : aide au remplacement d'un véhicule thermique par une fourgonnette neuve GNV
 - 9 000 € : aide au remplacement d'un véhicule thermique par un fourgon neuf électrique
 - 4 000 € : aide au remplacement d'un véhicule thermique par un fourgon neuf GNV
 - 15 000 € : aide au remplacement d'un véhicule thermique par un camion neuf électrique dont le PTAC est inf. à 7,5 T
 - 4 000 € : aide au remplacement d'un véhicule thermique par un camion neuf GNV dont le PTAC est inf. à 7,5 T
 - 25 000 € : aide au remplacement d'un camion thermique ou BOM thermique par un camion neuf électrique (PTAC inf. à 19T) ou une BOM électrique
 - 8 000 € : aide au remplacement d'un véhicule thermique par un camion neuf GNV dont le PTAC est inf. ou égal à 19T
 - 10 000 € : aide à la transformation d'une fourgonnette, d'un fourgon ou d'un camion à motorisation thermique en motorisation électrique (rétrofit)
 - 10 000 € : aide à la transformation d'une fourgonnette, d'un fourgon ou d'un camion à motorisation thermique en motorisation GNV (rétrofit)
 - 5 000 € : aide à l'achat d'un groupe frigorifique électrique pour les véhicules utilitaires légers frigorifiques
 - 1 000 € : aide à l'achat d'un vélo de service à assistance électrique, pliant ou adapté PMR
 - 1 500 € : aide à l'achat d'un vélo cargo pour un usage professionnel
 - 250 € : aide à l'achat d'abris à vélo avec toit
 - 16 000€ pour le diagnostic de flottes de véhicules

Cette liste résume l'aide maximale disponible pour l'achat d'un véhicule "faible émission" remplaçant un véhicule mis à la casse. Ces aides sont cumulables avec la prime à la conversion, le bonus écologique et le "suramortissement".

✓ **Les aides vélo :**

Vélos à assistance électrique

Pour les habitants de la Métropole, une subvention d'un montant de 500 € maximum, sans condition de ressource, sera versée à tous les habitants de plus de 18 ans qui feront l'acquisition d'un vélo à assistance électrique neuf (VAE) acheté dans un magasin de la métropole à partir du 1er novembre 2020 jusqu'au 31 décembre 2022.

Conditions d'acquisition pour un VAE neuf sont les suivantes :

- L'achat du vélo devra être postérieur au 1er novembre 2020 (facture faisant foi)
- Le vélo devra être neuf
- L'achat devra être effectué dans un commerce de la Métropole de Montpellier
- Le montant de la subvention sera de 500 € maximum dans la limite de 50 % de la valeur d'achat d'un vélo neuf
- Il faut avoir plus de 18 ans ou avoir un représentant légal pour les plus de 16 ans
- S'engager à ne pas revendre le vélo avant 3 ans.

Ce dispositif est cumulable avec les autres aides existantes soumises à conditions : dispositif de l'État de la Région Occitanie et du Conseil Départemental de l'Hérault : il est possible de cumuler jusqu'à 1 150 € d'aides pour l'achat d'un vélo électrique neuf avec les aides des autres collectivités et de l'Etat. En effet, l'Etat (200€), la Région (200€), le Département (250€) complètent l'aide de la Métropole.

Montpellier Méditerranée Métropole a également mis en place une aide de 1000 € destinée aux professionnels pour l'achat de vélo cargo ou triporteur électriques.

Aussi, une subvention d'un montant de 200 € maximum, sans condition de ressource, sera versée à tous les habitants de la Métropole de plus de 18 ans qui feront l'achat d'un kit d'électrification à partir du 29 juillet 2021 dans un magasin de la métropole jusqu'au 31 décembre 2022.

Conditions d'acquisition pour un VAE d'occasion ou d'un kit d'électrification :

- L'achat du vélo devra être postérieur au 1er février 2021 (facture faisant foi).
- L'achat du kit d'électrification devra être postérieur au 28 juillet 2021 (facture faisant foi)
- L'achat devra être effectué dans un commerce de la Métropole de Montpellier. Les achats sur internet ne seront pas pris en compte.
- Le montant de la subvention sera de 200 € maximum dans la limite de 50 % de la valeur d'achat du vélo d'occasion ou du kit d'électrification.
- Ce dispositif est cumulable avec les autres aides existantes soumises à conditions : dispositif de l'État de la Région Occitanie et du Conseil Départemental de l'Hérault.
- Il faut avoir plus de 18 ans ou avoir un représentant légal pour les plus de 16 ans.
- S'engager à ne pas revendre le vélo avant 3 ans.

Réparation de vélo : Depuis le 1^{er} février 2022, une aide est proposée pour la réparation de son vélo. Cette aide est attribuée aux habitants de Montpellier Méditerranée Métropole, sans conditions de ressources. Le dispositif est valable jusqu'au 31 décembre 2022. Le montant est fixé à 50 % maximum du coût de réparation de son vélo dans un magasin de la Métropole (plafonné à 30 €).

L'ensemble des informations au sujet de la Zone à Faibles Emissions sont disponibles sur le site internet de la Métropole Montpellier Méditerranée et sont accessibles via le lien suivant : <https://www.montpellier3m.fr/vivre-transport/zone-faibles-emissions>