



LA ZFE

ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS
DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

BILAN DE LA CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES

SYNTHÈSE DES AVIS
DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES



**Montpellier engagée
pour la transition écologique et solidaire**



Table des matières

PRÉAMBULE	3
1. ZONE À FAIBLES EMISSIONS MOBILITÉ : UN DISPOSITIF REGLEMENTAIRE QUI REPOND A UN ENJEU SANITAIRE	4
1.1. ENJEU DE SANTE PUBLIQUE.....	4
1.2. LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA ZFE-M.....	5
1.3. L'AMELIORATION DE QUALITE DE L'AIR ATTENDUE	6
2. LE PROJET DE ZONE À FAIBLES EMISSIONS MOBILITÉ ET LA PROCÉDURE DE CONSULTATION	7
2.1. RAPPEL DES ELEMENTS DE LA PROCEDURE REGLEMENTAIRE EN COURS	7
2.2. LES ECHANGES ET PROCEDURES MENES EN AMONT	8
3. LA SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS.....	9
3.1. PRES DE 80 PERSONNES PUBLIQUES CONSULTEES, PLUS DE 20 AVIS	9
3.2. AMELIORER LA QUALITE DE L'AIR : UN ENJEU DE SANTE POUR LES HABITANTS DONT IL FAUDRA S'ASSURER DES EFFETS	9
A) PRESERVER LA SANTE DES HABITANTS, UN ENJEU PARTAGE	9
B) ÉVALUER LA QUALITE DE L'AIR POUR MESURER LES EFFETS DE LA ZFE	10
3.3. DEVELOPPER LES POLITIQUES DE MOBILITE TOUS AZIMUTS.....	10
A) VERS DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DECARBONES	10
B) DES TRANSPORTS EN COMMUN A RENFORCER.....	10
C) DEVELOPPER LES INFRASTRUCTURES PIETON ET VELO	11
D) INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET AUTOROUTE.....	12
E) RENFORCER LES INFRASTRUCTURES ET SERVICES POUR LES NOUVELLES ENERGIES DE LA MOBILITE COMME LES IRVE POUR VOITURE ELECTRIQUE	13
3.4. INFORMER.....	13
A) INFORMER LES CONCITOYENS	13
B) INSTANCE D'INFORMATION ET CONCERTATION POUR LES PROFESSIONNELS, GUICHET UNIQUE.....	14
3.5. UN ACCOMPAGNEMENT DES PLUS PRECAIRES.....	14
A) PROPOSER DES AIDES FINANCIERES ET ACCOMPAGNER LES PUBLICS PRECAIRES	14
B) CHANGEMENT DES HABITUDES	15
3.6. L'ACCEPTABILITE DE LA ZFE PAR LES DEROGATIONS	16
A) DEROGATIONS POUR LES PROFESSIONNELS DONT PETIT ROULEUR	16
B) DEROGATION GEOGRAPHIQUE.....	18
3.7. SIGNALISATION	18

PRÉAMBULE

Conformément à la loi d'orientation des mobilités (LOM, 2019) puis la loi Climat et Résilience d'août 2021 imposant 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 le processus de concertation réglementaire pour la mise en place de sa Zone à Faibles Émissions – mobilité (ZFE-m). Elle comprend une procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) et la consultation des personnes publiques associées et une période d'information du public d'au moins 3 mois. Le présent document relate les avis exprimés par les personnes publiques associées. Un autre rapport relate l'avis du grand public. L'objectif de cette consultation est de recueillir les différents avis en amont de l'entrée en application de la ZFE-m telle que décrite dans le dossier de consultation.

Cette consultation a fait l'objet de 23 avis. Ces avis sont en grande majorité favorables avec des réserves. Ces avis soulignent la nécessité de l'accompagnement de la ZFE-m par des politiques de mobilité ambitieuses : développement des transports en commun, du vélo, du covoiturage, de l'autopartage et des stations de ravitaillement aux énergies nouvelles. Ces avis expriment aussi le souhait de mettre en place des aides pour les plus précaires qui ne peuvent se passer de la voiture, que ce soit par des aides financières ou une information détaillée auprès de ce public. Enfin, lorsque les solutions semblent peu ou pas pertinentes, la nécessité d'accorder des dérogations lors de la mise en place de cette ZFE-m est mise en avant.

Cette consultation a été réalisée alors qu'une crise sanitaire de deux ans a modifié en profondeur nos rythmes de vie et a menacé bon nombre d'activités économiques. Elle intervient aussi avec une situation internationale tendue, mettant en exergue les enjeux énergétiques et de pouvoir d'achat, en particulier pour les mobilités.

Ce bilan présente la synthèse des avis recueillis par la Métropole, en regroupant par thématiques les questions et remarques formulées.



1. ZONE À FAIBLES EMISSIONS MOBILITÉ : UN DISPOSITIF REGLEMENTAIRE QUI REpond A UN ENJEU SANITAIRE

1.1. Enjeu de santé publique

L'air, composé à 78% d'azote, 21% d'oxygène et 1% d'autres gaz, est invisible. Nous en respirons environ 15 000 litres chaque jour. La pollution de l'air aux particules fines entraînerait 40 000 décès par an en France, soit 9% de la mortalité en France d'après Santé Publique France (*cette estimation ne prend pas en compte l'impact sanitaire d'autres polluants*).

Lorsque l'on parle de pollution atmosphérique, il est important de distinguer :

- Les émissions de polluants (exprimées en kilogrammes ou en tonnes par an) et les concentrations de polluants dans l'air (exprimées en microgrammes par m³).
- Les gaz à effet de serre qui ont un impact sur le climat et les polluants atmosphériques qui ont un impact sur la santé et l'environnement. Certains polluants atmosphériques comme l'ozone et les particules peuvent également contribuer au réchauffement climatique.
- Les polluants primaires (émis directement à la source) et les polluants secondaires (issus d'une réaction chimique).

Les polluants atmosphériques sont nombreux et seule une partie est surveillée. Aujourd'hui, l'ozone (O₃), les PM10 (particules de diamètre inférieur à 10 micromètres ou µm), PM2,5 (particules d'un diamètre inférieur à 2,5 µm), et le dioxyde d'azote (NO₂) figurent parmi les principaux agents nocifs surveillés dans l'air urbain. Les conséquences sur la santé sont notamment, des problèmes respiratoires, maladies cardiovasculaires et décès précoces. Sans compter les effets néfastes sur la végétation, l'eau, les sols et même les bâtiments.

L'ozone (O₃) est un polluant secondaire issu d'une réaction chimique entre polluants et ne fait donc pas l'objet d'une évaluation des émissions, mais est surveillé en termes de concentration dans l'air. Les oxydes d'azote (NO_x) et les particules fines (PM) sont, elles, surveillées en termes d'émission et de concentration. Ces deux polluants et plus particulièrement les NO_x (fortement liés au transport routier) serviront d'indicateurs principaux pour suivre l'impact de la ZFE-m sur la qualité de l'air.

Le secteur du transport reste un des premiers émetteur de polluants atmosphériques en France et sur la Métropole (en 2019, sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole : 78% pour les NO_x, 31% pour les PM10, et pour les PM2.5).

L'indice « qualité de l'air » publié quotidiennement par « ATMO Occitanie » vu sur l'année 2019 donne un constat majoritairement « moyen ». En 2019, 51% des jours se sont vu attribuer un indice « moyen », 35% « dégradés » et 14% « mauvais »¹.

Sur la base des modélisations de la dispersion atmosphérique, réalisées par ATMO Occitanie, pour le NO₂, les PM10 et les PM2.5, sont estimées en 2019 :

- Entre 1 750 et 5 350 personnes exposées à une concentration supérieure à 40 µg/m³ (valeur limite) pour le NO₂ (dioxyde d'azote), et localisées principalement à proximité immédiate d'un axe routier et dans le centre de Montpellier. Ces estimations ont drastiquement baissé en 2020 (COVID-19), mais ont remonté en 2021 sans atteindre le niveau de 2019 (entre 700 et 2 300 personnes) ;
- Moins de 100 personnes exposées à une concentration supérieure à 20 µg/m³ (valeur cible) pour les PM2.5 et localisées principalement aux abords de l'autoroute A9 à Lattes. Toutefois, 22 800 personnes exposées à un dépassement de l'objectif de qualité des PM2.5 (10 µg/m³), à proximité immédiate d'un axe routier et principalement dans le centre de Montpellier ;
- Moins de 100 personnes exposées à une concentration supérieure à 30 µg/m³ (objectif de qualité) pour les PM10.

Toutefois, au regard des nouvelles recommandations OMS (2021), la quasi-totalité de la population vit dans une zone exposée à des seuils de concentration de polluants problématiques pour la santé humaine. Par exemple, si l'on applique les recommandations de l'OMS de 2021 (10 µg/m³ pour les PM2,5 et 10 µg/m³ pour le NO₂), entre 80% et 100% de la population de la métropole est concernée.

¹ En 2021 : 64% (moyen), 28% (dégradé), 7% (mauvais) et 1% (bon)

Sur ce constat, la ZFE-m viendra accélérer plusieurs processus déjà en cours comme le renouvellement du parc automobile et les changements de pratiques de mobilité et ainsi contribuer à l'amélioration globale de la qualité de l'air. La ZFE-m restant un outil intégré à l'ensemble des politiques métropolitaines ayant comme objectif commun « l'amélioration de la qualité de l'air » (*gratuité des transports en commun, développement du réseau de transport en commun, subventionnement covoiturage, rénovation énergétique, politique agroécologique, etc...*).

1.2. Les modalités de mise en œuvre de la ZFE-m

À partir du constat portant sur la qualité de l'air dans la Métropole de Montpellier, et se conformant à la loi d'Orientation des Mobilités (LOM 2019) qui impose la création d'une Zone à Faibles Emissions mobilité, Montpellier Méditerranée Métropole a délibéré en faveur d'un projet de ZFE le 25 janvier 2022.

Ce projet se définit à partir de 4 caractéristiques :

- La ZFE-m est effective 24h / 24 et 7j / 7 ;
- La ZFE-m concerne tous les types de véhicules : 2 roues-motorisés (2RM), Véhicule utilitaire léger (VUL), Véhicule Léger (VL) et Poids-Lourd (PL) ;
- La ZFE-m interdit les véhicules les plus polluants en se basant sur les vignettes crit'air (Certificat Qualité de l'Air ou CQA) avec le calendrier d'interdiction suivant :





























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 

Figure 1 : calendrier des vignettes autorisées dans la ZFE de Montpellier

- La ZFE-m se déploie en 2 phases sur le territoire de la Métropole. Elle est effective sur les 11 communes centre du 1^{er} juillet 2022 au 30 juin 2026 puis sera étendue en phase 2 à l'ensemble des 31 communes de la Métropole. Des voiries dérogatoires sont prévues pour accéder aux grandes Zones d'Activité, aux Parcs-Relais et permettre le transit.

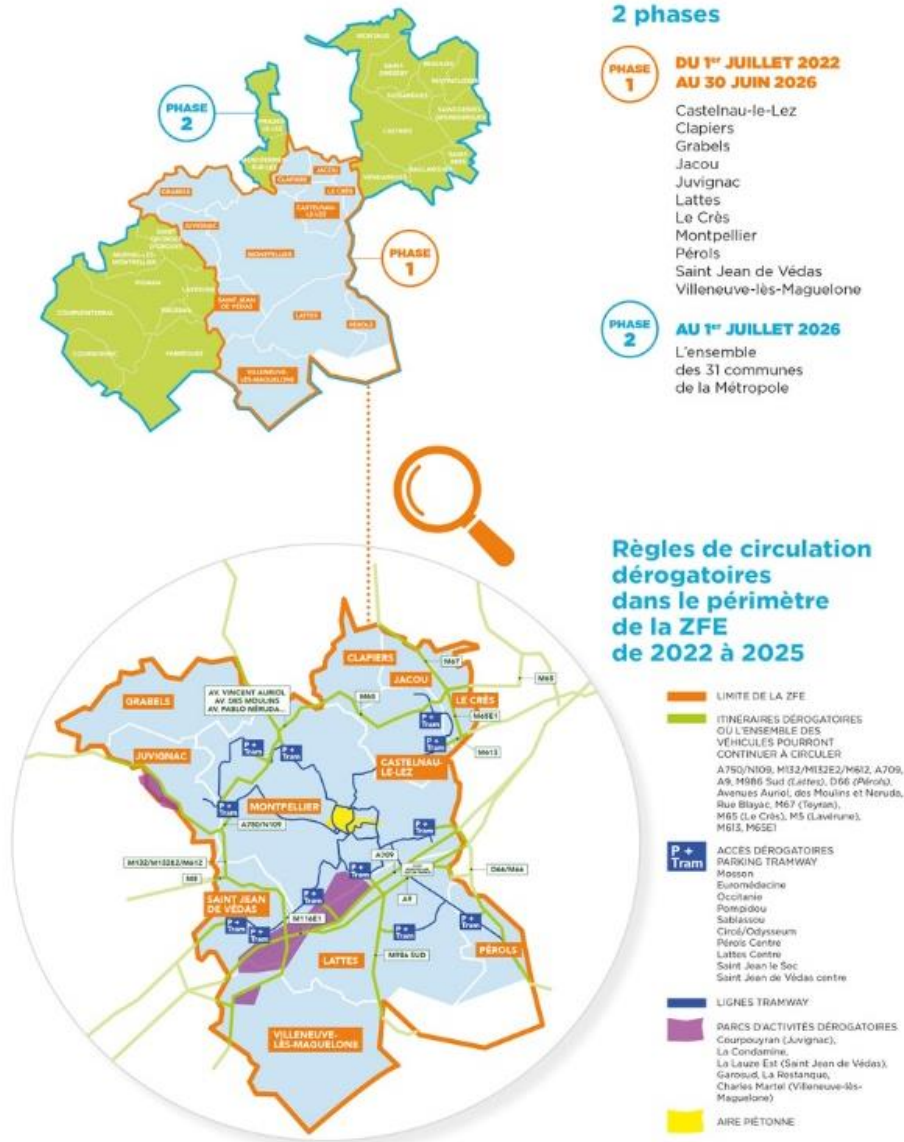


Figure 2 : phases 1 et 2 du projet de ZFE de Montpellier

1.3. L'amélioration de qualité de l'air attendue

Le scénario proposé permettrait, d'après les modélisations, de baisser de 25% les émissions des principaux polluants, à savoir les oxydes d'azote (NO_x) et les particules fines (PM). Selon les estimations réalisées, il permettrait d'épargner 80% de la population exposée à des dépassements des seuils de pollution aux NO_x, soit environ 1600 personnes.

Nb : Les seuils mentionnés ici sont les niveaux moyens annuels de pollution à ne pas dépasser recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé en 2005 et ont depuis été à nouveau abaissés (2021).

2. LE PROJET DE ZONE À FAIBLES EMISSIONS MOBILITÉ ET LA PROCÉDURE DE CONSULTATION

2.1. Rappel des éléments de la procédure réglementaire en cours

Conformément à l'article L2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, le projet de ZFE-m est soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. À l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable.

D'une durée minimale de 2 mois, la consultation des personnes publiques associées a débuté entre le 20 et le 31 mars 2022, par l'envoi d'un courrier à chaque personne publique associée auquel était joint le dossier de consultation officiel.

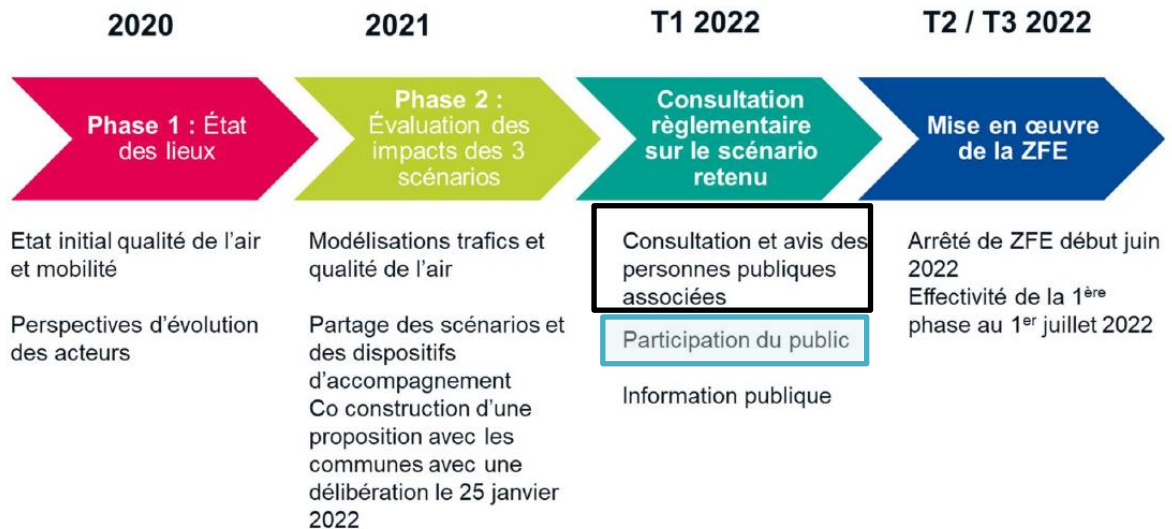
Les personnes publiques suivantes ont été sollicitées dans le cadre de la consultation réglementaire pour la ZFE-m :

- Les 31 communes de la Métropole de Montpellier : Baillargues, Beaulieu, Castelnaud-le-Lez, Castries, Clapiers, Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Lavérune, Le Crès, Montaud, Montferrier-sur-Lez, Montpellier, Murviel-lès-Montpellier, Pérols, Pignan, Prades-le-Lez, Restinclières, Saint-Brès, Saint-Drézéry, Saint-Geniès-des-Mourgues, Saint-Georges-d'Orques, Saint-Jean-de-Védas, Saussan, Sussargues, Vendargues, Villeneuve-lès-Maguelone ;
- Les 33 communes voisines de Montpellier Méditerranée Métropole : Assas, Aumelas, Boisseron, Buzignargues, Combaillaux, Gigean, Guzargues, Lansargues, Le Triadou, Les Matelles, Lunel-Viel, Mauguio, Mireval, Montarnaud, Montbazin, Mudaison, Palavas-les-Flots, Saint-Aunès, Saint-Bauzille-de-Montmel, Saint-Christol, Saint-Clément-de-Rivière, Sainte-Croix-de-Quintillargues, Saint-Gély-du-Fesc, Saint-Hilaire-de-Beauvoir, Saint-Jean-de-Cornies, Saint-Mathieu-de-Trévières, Saint-Paul-et-Valmalle, Saint-Vincent-de-Barbeyrargues, Saussines, Teyran, Vailhauquès, Valergues, Vic-la-Gardiole ;
- Les Autorités Organisatrices de la Mobilité : l'agglomération du Pays de l'Or, Sète Agglopôle, La Région Occitanie ;
- Les gestionnaires de voirie : le Conseil Départementale de l'Hérault, les DIR Massif Central et Méditerranée, Autoroutes du Sud de la France ;
- La DREAL Occitanie ;
- La DDT 34 ;
- La préfecture de l'Hérault ;
- La Chambre des Métiers et de l'Artisanat de l'Hérault ;
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Hérault ;
- La Chambre d'Agriculture.

Ces entités ont reçu un courrier leur présentant la consultation réglementaire avec le dossier de consultation officiel jointe à ce courrier.

La Métropole a ainsi recueilli les avis jusque fin mai 2022 afin de les synthétiser dans le présent document.

La consultation des personnes publiques associées s'inscrit dans la phase 2 de la préparation du projet :



2.2. Les échanges et procédures menés en amont

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, Pérols, 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 amont de cette consultation des personnes publiques associées, différents ateliers et présentations avec les professionnels ont pu se succéder en 2021 :

- 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.

Après la conférence de presse du 19 janvier puis le vote de la délibération oxygène le 25 janvier 2022 actant le projet de ZFE-m, la Métropole a poursuivi la consultation des professionnels à travers les rencontres suivantes dans le courant de l'année 2022 :

- 23 février : Fédération nationale des Transports Routiers (FNTR) ;
- 24 février : Chambre des Métiers et de l'Artisanat de l'Hérault (CMA34) ;
- 10 mars : Fédération française des Motards en colère (FFMC 34)
- 24 mars : Fédération Régionale des Travaux Publics (FRTP) et Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction (UNICEM) ;
- 6 mai : Chambre d'Agriculture (CA34) ;
- 19 mai : Mobilians (métiers de l'automobile) ;
- 19 mai : Chambre de Commerce de d'Industrie (CCI34) et Fédération Française du Bâtiment (FFB)

3. LA SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

3.1. Près de 80 personnes publiques consultées, plus de 20 avis

À l'issue de la période de consultation de 2 mois, 22 destinataires ont fait part de leur avis. 22 avis sont listés ci-après :

- CCI, FFB, FNTP, UNICEM, Mobilians, FNTR, Medef, CPME 34 (chambre consulaire), le 18 février 2022 : courrier cosigné par les président de la CCI et des fédérations professionnels ;
- Saint-Jean de Védas (commune), le 8 mars 2022 : courrier du maire ;
- Juvignac (commune), le 16 mars 2022 : courrier du maire ;
- Saint-Georges d'Orques (commune), le 11 avril 2022 : délibération du Conseil Municipal ;
- Le Crès (commune), le 3 mai 2022 : délibération du conseil municipal ;
- Vinci (gestionnaire de voirie), le 9 mai 2022 : courrier du Directeur Régional ;
- Montferrier-sur-Lez (commune), le 10 mai 2022 : courrier de Madame le Maire ;
- Sète Agglopôle (Autorité Organisatrice de Mobilités), le 10 mai 2022 : courrier du vice-président aux politiques de transport public et nouvelles mobilités, aménagements des infrastructures, développement des circulations douces, voiries et stationnement d'intérêt communautaire, accessibilité et handicap ;
- Chambre d'Agriculture (20 mai 2022) : courrier du président ;
- Lavérune (commune), le 19 mai 2022 : : courrier du maire ;
- Murviel-les-Montpellier (commune), le 10 mai 2022 : délibération du conseil municipal ;
- Vendargues (commune), le 18 mai 2022 : délibération du conseil municipal ;
- Saint-Gély du Fesc (commune), le 10 mai 2022 : courrier des maire et maire adjoint à l'urbanisme ;
- Villeneuve-lès-Maguelone (commune), le 20 mai 2022 : courrier de Madame le Maire ;
- Chambre des métiers et de l'artisan (chambre consulaire) , le 20 mai 2022 : courrier du président ;
- Grabels (commune), le 23 mai 2022 : délibération du Conseil Municipal
- Teyran (commune), le 19 mai 2022 : délibération du Conseil Municipal
- Castries (commune), le 24 mai 2022 : délibération du Conseil Municipal ;
- Pays de l'Or (Autorité Organisatrice de Mobilité), le 20 mai 2022 : courrier signé par les 8 maires
- Direction interdépartementale des Routes Massif Central et Méditerranée (gestionnaire de voirie), le 19 mai 2022 : courrier signé des directeurs des DIR MC et Méd ;
- Conseil Départemental de l'Hérault, le 27 mai 2022 : courrier du président ;
- Conseil Régional Occitanie, le 3 juin 2022 : courrier de la présidente.

Un avis a été reçu après la période de consultation et est mentionné pour information :

- Saint-Vincent de Barbeyrargues (commune), le 07 juin 2022 : délibération du Conseil Municipal.

Certains sujets exprimés dans les avis étant hors du champ de la ZFE-m, ils ne sont pas repris dans cette synthèse « comme la possibilité pour les professionnels de continuer à transiter par le tunnel de la Comédie mais également pour les taxis, l'accès aux voies bus »

Pour chacune des thématiques, les modalités de prise en compte des avis par la Métropole sont évoquées.

3.2. Améliorer la qualité de l'air : un enjeu de santé pour les habitants dont il faudra s'assurer des effets

a) Préserver la santé des habitants, un enjeu partagé

Les communes de Grabels et Vendargues ainsi que le gestionnaire de voirie « Vinci » soulignent l'importance de l'amélioration de la qualité de l'air et la nécessité de préserver la santé des habitants de la Métropole.

« [...] on ne peut que se féliciter de la disparition programmée des véhicules les plus polluants » (Vendargues)

« On ne peut pas surseoir à la mise en place d'une ZFE dont les effets visent à réduire le nombre catastrophique de décès en France lié à l'émission par les véhicules à moteur de particules fines et de gaz à effet de serre » (Grabels)

« [...] le problème de la pollution de l'air et d'une manière générale le sujet du développement durable constituent une priorité pour le groupe Vinci, Vinci Autoroutes et ASF » (Vinci).

La Métropole s'attachera à évaluer l'effet de la ZFE-m et des autres mesures en faveur de la réduction des émissions de polluants, afin d'identifier les gains pour les habitants du territoire.

b) Évaluer la qualité de l'air pour mesurer les effets de la ZFE

La commune du Crès et la Chambre des Métiers et de l'Artisanat souhaitent faire un point d'étape une fois que le dispositif de ZFE-m sera lancé afin d'évaluer la situation et éventuellement ajuster le dispositif.

Le conseil municipal souhaite « prévoir un point d'étape en 2024 en fonction de l'évolution du nombre de véhicules légers « crit'air 3 » dans le parc automobile » (Le Crès)

Le conseil municipal souhaite « prévoir le déploiement de stations de prise de mesures afin d'objectiver les effets concrets de la ZFEm » (Le Crès)

« Prévoir une seconde phase de concertation dans les 6 mois de la mise en place du dispositif en y associant la Chambre des Métiers et de l'Artisanat et de l'Hérault ainsi que les Organisations Professionnelles représentatives de l'Artisanat (U2P, CAPEB, CNAMS, CGAD, UNAPL) » (Chambre des Métiers et de l'Artisanat)

La loi prévoit qu'au plus tard 3 ans après l'instauration de la ZFE-m, une évaluation des gains environnementaux et une nouvelle étude pourront être réalisés en vue de faire évoluer le dispositif de la ZFE-m. La Métropole développe son partenariat avec ATMO Occitanie pour mettre en place une évaluation de l'effet des mesures sur les émissions de polluants atmosphériques.

3.3. Développer les politiques de mobilité tous azimuts

a) Vers des transports de marchandises décarbonés

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), la commune de Castries et l'Autorité Organisatrice des Mobilités du Pays de l'Or font le vœu d'une politique de transport de marchandise, dont la logistique urbaine, ambitieuse pour accompagner la ZFE-m.

« [...], nous pensons qu'il serait nécessaire que la Métropole puisse mettre en place un dispositif d'accompagnement dédié aux entreprises, comme par exemple : [...] créer des plateformes logistiques de proximité, adaptées à la logistique du dernier kilomètre » (CCI et fédérations)

« Regrette le manque d'ambition de cette politique vertueuse sur le plan national et européen, notamment concernant le ferroutage qui devrait être considéré comme une alternative solide et efficace sur les grands axes hors périmètre ZFE » (Castries) « L'agglomération est en attente de vos avancées sur l'organisation future du transport de marchandises » (Pays de L'Or).

Après avoir voté le Schéma Directeur de la Logistique Urbaine en janvier 2020, Montpellier Méditerranée Métropole travaille à une feuille de route opérationnelle pour la logistique urbaine. Elle partage le souhait d'un transport de marchandises longue distance décarboné.

b) Des transports en commun à renforcer

Sept communes placent le développement des transports en commun au cœur de l'accompagnement de la ZFE-m en demandant à maintenir ou augmenter la fréquence des bus, dont deux communes demandent à réaliser l'extension de la ligne 3 de tramway au-delà du terminus actuel de Juvignac.

Il est demandé « que Saint-Georges d'Orques conserve a minima la fréquence des bus et les lignes actuelles » (Saint-Georges d'Orques)

« Les membres du conseil soutiennent Montpellier Méditerranée Métropole dans l'accélération de la mise en place de la politique de transports en commun efficaces et mobilité devant accompagner cette ZFE » (Lavérune)

« L'assemblée renouvelle ainsi sa proposition de prolonger la ligne 3 du tram jusqu'à Courpouyran. [...] L'assemblée propose d'allonger la ligne 43 de bus, terminus Pignan, jusqu'à Murviel » (Murviel-lès-Montpellier)

« Nous souhaiterions pouvoir échanger avec vous et la Région Occitanie sur l'amélioration de la desserte de la ligne 608 dans le cadre de cette étude » (Saint-Gély-du-Fesc)

« Il apparaît également indispensable d'accompagner notre passage en ZFE par le développement de l'offre de transports en commun qui n'est pas à la hauteur de celle des villes de la première ceinture malgré nos presque 11 000 habitants. La fréquence de la ligne de bus 32 doit être améliorée et les horaires étendus. La desserte de la gare doit être retravaillée dans le cadre de la mise en place d'un Pôle d'Echanges Multimodal » (Villeneuve-lès-Maguelone)

« [...] Permettre aux habitants de payer du transport à la demande, de la location de vélos, de l'autopartage, des prestations de réparation, d'entretien et de maintenance de vélo, VAE ou vélo-cargo, des petits équipements de sécurité pour l'usages des modes actifs de déplacements ; » (Grabels : autopartage)

« [renforcer] l'offre de bus qui s'avère aujourd'hui insuffisante à Grabels (cadencement et desserte, tracé des lignes) » (Grabels)

« Une grande majorité de ces véhicules peut être stoppée en amont de Montpellier grâce à la création d'un pôle d'Echange Mulitmodal, dans une temporalité plus courte que celle inscrite au SCoT » (Juvignac)

« la première phase englobe certaines communes qui ne bénéficient pas des axes principaux de transports en commune que sont les lignes de tramway » (Région Occitanie)

« J'émet un avis favorable [...] en rappelant les recommandations du Département relatives aux éléments ci-dessous : [...] la politique volontariste en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle » (Conseil Départemental de l'Hérault)

Les lignes régulières d'autocar interurbain et les Transports Express Régionaux relèvent de la compétence Régionale. Montpellier Méditerranée Métropole et la Région Occitanie travaillent de concert pour optimiser l'offre de service pour les trajets des périurbains en liaison avec le Cœur de Métropole. Concernant l'offre en transport en commun sur le périmètre de la Métropole, à l'horizon 2026, la mise en service des 5 lignes de Bustram, de la ligne 5 de tram et de l'extension de la ligne 1 va induire des adaptations sur l'ensemble du réseau urbain, les fréquences et les tracés seront réétudiés afin de faciliter l'intermodalité avec les TER, les cars liO et les rabattements sur le réseau TC structurant. A l'horizon 2032, c'est le Plan de Mobilité – en cours d'élaboration – qui donnera le cap pour les axes de TC structurants complémentaires.

c) Développer les infrastructures piéton et vélo

6 communes et une Autorité Organisatrice des Mobilités estiment que le développement du réseau vélo est indispensable pour accompagner la mise en place de la ZFE-m.

Il est demandé « que le circuit de bouclage – piéton vélo – soit terminé pour que les saint-georgiens aient accès à la ligne 4 Bustram puis la ligne 5 du Tram. » (Saint-Georges d'Orques)

« Les membres du conseil soutiennent Montpellier Méditerranée Métropole dans l'accélération de la mise en place de la politique de transports en commun efficaces et mobilité devant accompagner cette ZFE » (Lavérune)

« L'aménagement d'une piste cyclable vers Pignan » permettrait de rejoindre aisément la commune voisine, ainsi que la future ligne de bustram de la RM5 ou le terminus de la ligne 5 de tramway à Lavérune. Une liaison cyclable vers Saint-Georges d'Orques puis Juvignac doit également être aménagée, via le chemin des Réaux et le chemin de Cathala. Les tracés ont été proposés » (Murviel-les-Montpellier)

« Il nous semble important pour favoriser le report modal vers le vélo, que la piste cyclable entre Saint-Gély-du-Fesc et Montpellier, au moins dans sa première phase, soit réalisée très rapidement » (Saint-Gély-du-Fesc)

« Nous devons travailler sur des solutions concrètes pour notre commune comme la mise en place d'autopartage et de vélopartage à l'année tant à la gare qu'en centre-ville, le développement des pistes cyclables vers la gare et vers Montpellier, la création d'aires de covoiturage sur la RM 185 que sur la RM612 [...]. » (Villeneuve-lès-Maguelone)

« Souligne [...], tout l'intérêt du développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture [...] (Castries)

« Nous souhaitons engager un partenariat fort sur les transports collectifs, le covoiturage et le développement des axes cyclables pour accompagner nos habitants dans la mise en place de la ZFE-m [notamment pour contribuer] à la mise en œuvre opérationnelle de l'étude 'Etoile Montpelliéraine' » (Pays

de L'Or)

« Mettre en place des infrastructures favorisant la pratique du co-voiturage » (Grabels : covoiturage)

« Installer des stations de vélos électriques en libre-service » (Grabels : location vélo/VAE)

« J'é mets un avis favorable [...] en rappelant les recommandations du Département relatives aux éléments ci-dessous : [...] la politique volontariste en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle » (Conseil Départemental de l'Hérault)

Dans la continuité du vote d'une enveloppe des 150 millions d'euros sur 6 ans pour les mobilités actives, le conseil de Métropole du 31 mai 2022 a validé le réseau cyclable structurant composé de 16 Vélolignes. Plusieurs d'entre elles répondent aux préoccupations identifiées dans les avis :

- L'aménagement de la véloligne 5 Carnon – Juvignac permettra de relier Pignan, Saint-Georges d'Orques et Juvignac.
- La véloligne 10 sera réalisée d'ici 2026 et permettra de relier la RM127E3 au centre de Montpellier.
- Des aménagements cyclables seront réalisés avant 2026 pour relier la gare de Villeneuve-lès-Maguelone au réseau vélo actuel de la commune.
- Enfin, plusieurs vélolignes sont prévues pour relier le Pays de l'Or à la métropole montpelliéraine.

d) Infrastructures routières et autoroute

3 communes (Lavrune, Grabels, Vendargues), un gestionnaire de voirie (Vinci) et une Autorité Organisatrice des Mobilités s'interrogent sur le rôle des infrastructures routières dans le dispositif ZFE-m.

« [...] pour la phase 2 du déploiement, l'ensemble des voies du réseau autoroutier sont dérogatoires au titre du transit à l'exception de l'A709, nous attirons votre attention sur le fait que la mise en œuvre pratique d'une telle mesure n'est pas forcément simple à faire respecter » (Vinci)

« Les membres du conseil questionnent sur les voies dérogatoires, en particulier l'autoroute dont les émissions de dioxyde d'azote sont très élevées » (Lavrune)

« La réalisation d'une liaison du rond-point dit de « Castries-Vendargues » directement reliée à l'A709 et passant derrière la Cadoule, permettrait de classer la RD65 dans la zone ZFE et donc de réduire la pollution et les désagréments subis par cette partie de la population vendarguoise. » (Vendargues)

« Ce choix [d'un avis favorable à la ZFE] » est aussi celui de la cohérence [...] menacée par la création à son immédiate périphérie d'une infrastructure routière lourde, le LIEN, susceptible d'augmenter très fortement le trafic automobile à ses portes et en son sein » (Grabels)

Des mesures aussi contraignantes que celles d'une ZFE doivent être mises en place au niveau des autoroutes A9 et A709, lesquelles sont actuellement exclues de la zone à faible émission. [Que,] à tout le moins, la vitesse de circulation y soit fortement réduite. (Grabels)

« L'A709 semble plus être dérogatoire en phase 2 d'application, soit à partir du 1^{er} juillet 2026. Les usagers et professionnels empruntant l'A9 avec des véhicules ne respectant pas les exigences de la ZFE-m ne pourront accéder à notre agglomération qu'en sortant de l'autoroute à Lunel ou à Sète [...] Nous demandons alors, à l'image de l'A9, à ce que l'A709 soit un itinéraire de transit dérogatoire en phase 2 également. » (Pays de l'Or)

Inclure l'A709 dans la première phase de la ZFE-m permettrait de cibler l'un des principaux émetteurs de polluants sur le territoire de la Métropole. Toutefois, la faisabilité de cette action à court terme n'a pas été consolidée et les enjeux de transit limitent cette possibilité dans l'immédiat. Néanmoins, lors de la 2^{ème} phase de la ZFE-m, il semble indispensable d'intégrer l'A709 dans le dispositif ZFE-m en coordination avec l'État et le gestionnaire de voirie afin d'agir sur l'une des principales sources de pollution. L'exclusion, dans le cadre des dérogations décidées par l'Etat, de cet axe de la ZFE-m peut susciter de l'incompréhension. C'est pour cette raison que la Métropole a souhaité inclure l'A709 dans la ZFE-m – phase 2, ce qui permet un temps d'adaptation des usagers et le développement de solutions avec l'État et le gestionnaire de voirie.

Concernant la création du LIEN entre l'A750 et la RD986, celui-ci relève d'un projet du Département de l'Hérault permettant de desservir les territoires au nord du cœur de Métropole.

Concernant la liaison entre le rond-point de « Castries Vendargues » et l'A9, différentes variantes sont à l'étude par la Métropole pour identifier le scénario ayant le moins d'impact sur les différents enjeux environnementaux et la meilleure efficacité dans le système de déplacement.

e) Renforcer les infrastructures et services pour les nouvelles énergies de la mobilité comme les IRVE pour voiture électrique

La mise en place de la ZFE-m implique une forte augmentation du parc de véhicules à « faible émission » et la mise en place de solutions de ravitaillement avec ces nouvelles énergies. Trois communes et deux chambres consulaires appellent à un développement renforcé de ces solutions.

« [...], nous pensons qu'il serait nécessaire que la Métropole puisse mettre en place un dispositif d'accompagnement dédié aux entreprises, comme par exemple : [...] Accélérer le déploiement et le maillage du territoire en stations gaz et bornes de recharges électrique afin de nous doter d'un réseau optimal de recharge des véhicules. » (CCI et fédérations)

Le conseil municipal souhaite « prévoir le déploiement de stations d'avitaillement multi-énergies décarbonées sur l'espace public métropolitain, notamment de bornes de rechargement des véhicules électriques (IRVE) » (Le Crès)

« De façon plus globale, les membres du conseil soulèvent la question de l'accessibilité de l'énergie électrique tant, sur la régularité et le déploiement des réseaux d'approvisionnement, que sur l'évolution des coûts non maîtrisés. » (Lavérune)

« Nous devons travailler sur des solutions concrètes pour notre commune comme [...] l'installation des bornes de recharges pour les voitures électriques, de stations GPL et hydrogène. » (Villeneuve-lès-Maguelone)

« La création en urgence de suffisamment de bornes de recharge rapide pour les professionnels » (Chambre des Métiers et de l'Artisanat)

La Métropole avec les énergéticiens au développement de stations multi-énergie (SME) sur le territoire. Par ailleurs, elle a lancé un appel à initiative privée qui permettra de nouvelles bornes de recharge de véhicule électrique (IRVE) en plus du réseau Révéo actuel. Les premières nouvelles IRVE sur l'espace public métropolitain devraient être installées en fin d'année.

La « voiture autrement » est aussi un levier d'action mobilisé par la Métropole à travers notamment le soutien au co-voiturage (démarche Klaxit).

3.4. Informer

a) Informer les concitoyens

Trois communes et une Autorité Organisatrice des Mobilités estiment que l'information des usagers et citoyens est primordiale pour la réussite de la ZFE.

« Il est de notre responsabilité de proposer à nos concitoyens un temps d'échanges et de dialogue » (Saint-Jean de Védas)

« Rien n'aurait été pire que, du fait que la commune ne soit pas concernée par le périmètre initial, les habitants ne se sentent pas concernés [...] » (Vendargues)

« Nous pouvons regretter l'absence d'échange et de concertation avec les communes et l'agglomération du Pays de l'Or sur les mesures applicables dès les 1^{er} juillet 2022, contraignant et impactant l'ensemble de nos concitoyens » (Pays de l'Or)

« la commune de Grabels considère que la communication sur ce projet a été insuffisante. Elle propose donc la mise en place des mesures de communication rapprochées par commune et par quartier en facilitant la tenue d'ateliers citoyens. Elle propose également de développer [les] coopérations avec les communes périphériques de la ZFE [...] et les EPCI voisins [...] » (Grabels)

La Métropole a informé tous ses habitants en envoyant une plaquette de 8 pages début février 2022, cette plaquette expose l'objectif et les modalités de mise en œuvre de la ZFE-m. Une page du site internet de la Métropole, avec éléments pratiques et une foire aux questions, ainsi qu'un numéro téléphonique dédié permettent également une information personnalisée. Elle a également fait une conférence de presse le 19 janvier afin d'informer au-delà de son périmètre institutionnel. Elle a également envoyé les plaquettes explicatives aux concessionnaires et garagistes de son territoire qui relaient l'information à leurs clients au-delà du périmètre institutionnel. Enfin, la consultation des personnes publiques associées a permis d'informer

les communes et intercommunalités voisines. Dans le cadre des futures étapes de mises en place de la ZFE-m, la Métropole continuera à déployer et à adapter les moyens de communication en fonction des différents publics.

b) Instance d'information et concertation pour les professionnels, guichet unique

Une commune, une chambre consulaire et une Autorité Organisatrice des Mobilités ont émis le souhait d'accompagner les professionnels dans le « verdissement » de leur flotte en accord avec la ZFE-m, dans le cadre d'un guichet unique.

« [...] nous pensons qu'il serait nécessaire que la Métropole puisse mettre en place un dispositif d'accompagnement dédié aux entreprises, comme par exemple : Un guichet unique qui aura vocation à renseigner précisément les chefs d'entreprise (information personnalisée, démarches à engager, aides financières, montage des dossiers...) » (CCI et fédérations)

« L'agglomération [...] veillera à accompagner les entreprises vers des trajectoires plus vertueuses pour l'environnement et sollicitera votre guichet unique [...] » (Pays de l'Or)

« Moyens humains : [...] Je crois personnellement à l'importance d'un accompagnement humain qualitatif et bienveillant de ceux d'entre nos concitoyens qui sont aujourd'hui très inquiétés par la ZFE » (Juvignac)

Montpellier Méditerranée Métropole, en accord avec les chambres consulaires et les fédérations de professionnels, proposera des supports d'information détaillés à destination des professionnels. Les supports et la formation des organismes représentatifs de l'activité économique permettront de relayer l'information et les solutions auprès des ressortissants et adhérents.

3.5. Un accompagnement des plus précaires

a) Proposer des aides financières et accompagner les publics précaires

7 communes, les 3 chambres consulaires et Sète Agglopôle – Autorité Organisatrice des Mobilités – ont manifesté leur intérêt pour un accompagnement financier des usagers de la ZFE-m.

« [...] nous pensons qu'il serait nécessaire que la Métropole puisse mettre en place un dispositif d'accompagnement dédié aux entreprises, comme par exemple : [...] mettre en place des dispositifs d'aide financière complémentaire à ceux déjà déployés par l'Etat et la Région. Il s'agit notamment de favoriser l'acquisition de véhicules à faibles émissions qui intègre les contraintes économiques des entreprises en termes de coûts et d'amortissement. » (CCI et fédérations)

Il est demandé « que les foyers soient aidés dans l'acquisition de véhicules dits propres, surtout les plus modestes » [et] « que soit recherchées des aides à destination des artisans pour le changement de leur véhicule professionnel » (Saint-Georges d'Orques)

Le conseil municipal souhaite « interpeller l'Etat sur la nécessité de politiques publiques ambitieuses d'accompagnement de cette transition, notamment pour les habitants les plus précaires et pour les acteurs économiques » (Le Crès)

« [...] la question du pouvoir d'achat et l'accompagnement financier à la transition écologique sont autant d'enjeux auxquels nous nous devons de répondre » (Montferrier-sur-Lez)

« Je [...] vous demande de bien vouloir continuer à nous tenir informé [...] des avancées progressives de ce dossier, notamment sur le volet des aides ciblées que votre collectivité envisage de déployer » (Sète Agglopôle)

« une aide pour convertir sa flotte et en particulier pour obtenir les équipements nécessaires à la conversion pourrait être mise en place afin de soutenir les exploitants dans une transition efficiente. » (Chambre d'Agriculture)

« Etant donné l'impact financier susceptible d'être supporté par les ménages, lié à l'acquisition de véhicules 'vertueux', dans un contexte de difficulté de pouvoir d'achat, les modalités de mise en place doivent intégrer une réflexion sur une politique d'aide financière conséquente et transparente en étroite relation avec l'Etat et la Région. » (Lavérune)

« L'assemblée [demande] que soit recherchées des aides à destination des foyers les plus modestes et les artisans pour le changement de leur véhicule » (Murviel-lès-Montpellier)

« Il conviendra [...] que l'Etat prenne ses responsabilités et optimise les mesures d'accompagnement [en

référence aux aides possibles mentionnés précédemment] » (Vendargues)

« La mise en place d'une commission d'indemnisation pour les entreprises, sur le modèle de ce qui se fait dans d'autres communautés de communes y compris pour la mise en place du Bustram » (Chambre des Métiers et de l'Artisanat)

« La mise en place d'aides spécifiques à l'acquisition de véhicules comme cela se pratique dans d'autres métropoles régionales en Occitanie » (Chambre des Métiers et de l'Artisanat)

« Œuvrer [pour] que, au niveau national, des dispositions soient prises pour accompagner financièrement et de façon significative, les familles les moins favorisées, en vue de leur permettre d'acquérir un véhicule 'propre' [et] subventionner, de façon complémentaire à l'Etat, les foyers les plus modestes pour l'acquisition de véhicules propres sur le modèles d'autres métropole en France » (Grabels)

« Des moyens financiers supplémentaires : Pour accompagner des foyers et des entreprises les plus modestes et les plus petites [...] en étudiant l'opportunité de mettre en place des aides directes complémentaires à celles existantes (micro-crédit, prêt à taux zéro, ...) » (Juvignac)

Certains avis précisent également les enjeux pour les plus modestes.

Il est demandé « que les foyers soient aidés dans l'acquisition de véhicules dits propres, surtout les plus modestes » (Saint-Georges d'Orques)

« L'accompagnement de cette transition sans pénaliser [...] le portefeuille des ménages de notre métropole est un enjeu essentiel de réussite et d'acceptabilité sociale de ce dispositif » (Montferrier-sur-Lez)

La mise en place d'une ZFE présente au risque fort d'aggravation de la fracture sociale entre les familles [...] (Grabels)

« Avec la ZFE, il sera imposé à ces automobilistes aux moyens limités, des ménages, mais aussi des étudiants, des retraités, des artisans, des autoentrepreneurs, de devoir se débarrasser de leur véhicule convenant pourtant très bien à leur budget et à leur usage, et d'acheter un nouveau véhicule. [...] » (Teyran)

« Demande la prise en compte de l'impact social de cette mesure pour les personnes modestes, particuliers ou professionnels, qui se retrouveront dans l'obligation de changer de véhicule et d'en acquérir un conforme aux normes imposées » (Castries)

« Ce rapport [parlementaire joint au courrier], à l'image de la vision que je vous ai livrée, propose différents exemples et recommandations dans le but de garantir l'acceptabilité sociale et financière de la ZFE » (Juvignac)

« J'émet un avis favorable [...] en rappelant les recommandations du Département relatives aux éléments ci-dessous : l'accompagnement des ménages modestes » (Conseil Départemental de l'Hérault)

L'État et la Région proposent aujourd'hui des aides au renouvellement de véhicule. L'ADEME vient compléter ces dispositifs d'aide financière pour les professionnels. Il est de la compétence de l'Etat d'assurer les dispositifs d'aide au renouvellement de véhicule. Montpellier Méditerranée Métropole, à travers ses compétences, se mobilise pour accompagner la transition vers des mobilités décarbonées acceptables et économiques : transports en commun gratuits en 2024, développement des infrastructures cyclables « vélolignes », stationnement vélo sécurisés, services de covoiturage et création de bornes de recharge de véhicule électrique sur l'espace public. En soutien aux aides de l'État et de la Région, elle propose une aide pour l'achat de vélo, vélo-cargo ou triporteur à assistance électrique. Enfin, elle envisage de prendre à sa charge les intérêts du microcrédit garanti par l'État que proposent les CCAS et autres organismes sociaux, cela permettant d'avoir l'équivalent d'un prêt à taux zéro pour les plus précaires.

b) Changement des habitudes

Deux communes relève l'enjeu des changements sociétaux et de pratiques pour répondre au défi de la ZFE.

« Etant donné les infrastructures actuelles, la nécessité d'utiliser son véhicule dans la vie quotidienne professionnelle et personnelle, une réflexion plus globale sur l'aménagement du territoire, les modes de vie, l'organisation des entreprises et en particulier sur la concentration des zones économiques doit accompagner la mise en place de cette ZFE. » (Lavérune)

« Le conseil municipal ainsi que tous les habitants et porteurs de projet attendent un signal fort de la Métropole concernant la mise en œuvre du projet de Tiers lieu à l'ancienne cave coopérative permettant de créer de nombreux postes de coworking, au bénéfice du télétravail et de la diminution des déplacements pendulaires. » (Murviel-lès-Montpellier)

La Métropole partage cet enjeu d'accompagnement du changement des comportements par des actions d'aménagement du territoire (tiers lieux, intégration des différentes pratiques de mobilité dans la conception de la ville et ses quartiers...) et des actions avec le monde économique (soutien à la mise en place des Plans de Mobilité employeurs, renforcement de l'offre en transport en commun dans les pôles d'activités...).

3.6. L'acceptabilité de la ZFE par les dérogations

a) Dérogations pour les professionnels dont petit rouleur

Malgré la mise en place de solutions alternatives, sept communes et les trois chambres consulaires estiment que des régimes de dérogations sont nécessaires pour rendre ce dispositif de ZFE-m acceptable.

« [...] nous pensons qu'il serait nécessaire que la Métropole puisse mettre en place un dispositif d'accompagnement dédié aux entreprises, comme par exemple : [...] Des dérogations qui doivent permettre aux entreprises de continuer à circuler et de maintenir leur activité. Tout particulièrement pour les entreprises de Travaux Publics, les commerçants non sédentaires, logistique pour lesquelles il n'existe pas forcément de véhicules « faibles émissions » compatibles avec leur activité. » (CCI et fédérations)

Il est demandé « que des dérogations soient étudiées pour les professions type aide à domicile » (Saint-Georges d'Orques)

« Ces dérogations concerneraient :

- *L'approvisionnement des marchés de plein vent, ainsi que des AMAP, des GMS, des boutiques de producteurs et épiceries locales, des cavistes et du MIN*
- *Les véhicules frigorifiques » (Chambre d'Agriculture)*

« Nous souhaitons [que] soient exclues [...] : bennes agricoles, plateaux, bétailières » (Chambre d'Agriculture)

« Nous souhaitons également que d'autres dérogations soient prévues :

- *Pour les utilitaires de classe crit'air 4 et 3 quand il n'existe pas de véhicule équivalent décarboné ou de crit'air 1.*
- *Pour les exploitants pour qui le changement de véhicule aurait un impact financier trop important [...] » (Chambre d'Agriculture)*

« Etant donné l'impact sur l'activité économique des professionnels, en particulier pour ceux dont l'activité exige une accessibilité dans le cœur de la métropole, les modalités de mise en œuvre doivent intégrer des facilités, des aides financières ou démarches dérogatoires leur permettant de s'adapter progressivement. » (Lavérune)

« Les élus regrettent qu'il ne soit pas possible d'envisager d'attendre le moment de la vente ou du changement de véhicule pour imposer à l'usager à acquérir un véhicule respectant les attendus de la ZFE. » (Murviel-lès-Montpellier)

« L'assemblée [demande] que les clauses de mise en œuvre de la dérogation 'petits rouleurs incluent bien les véhicules professionnels. L'assemblée demande également la clarification des critères retenus pour qualifier les petits rouleurs, notamment dans le cas où les assurances ne le prendraient pas en compte. » (Murviel-lès-Montpellier)

« L'assemblée [demande] que des dérogations soient instaurées pour les conducteurs en situation de handicap » (Murviel-lès-Montpellier)

« L'assemblée [demande] à ne pas verbaliser les usagers ayant commandé un nouveau véhicule mais étend dans l'attente de la livraison, sachant que les délais s'allongent considérablement » (Murviel-lès-Montpellier)

« Comme l'a dit le maire-président, toute situation qui ne peut être compensée par un autre type de véhicule fera l'objet d'une dérogation. Comme pour les spécificités locales que sont les petits rouleurs, les véhicules agricoles, les véhicules de nos manades... Comme pour les professionnels, qui au vu des délais de livraison pourront fournir un bon de commande de leur futur véhicule » (Vendargues)

« Nous regrettons que les conditions de dérogations ne soient pas encore définies à deux mois de la mise en place de la ZFE, ce qui amène de nombreuses interrogations et demandes » (Villeneuve-lès-Maguelone)

« La mise en place d'un moratoire de 2 ans pour toutes les entreprises artisanales bénéficiant d'un prêt

garanti par l'Etat (PGE) suite à la crise sanitaire et pour les jeunes entreprises (de moins d'un an) » (Chambre des Métiers et de l'Artisanat)

« Une dérogation de 5 ans pour les entreprises individuelles dont les dirigeants âgés de plus de 55 ans envisagent de partir à la retraite » (Chambre des Métiers et de l'Artisanat)

« L'identification des véhicules professionnels par l'apposition d'une vignette millésimée, délivrée par la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, permettant aux professionnels d'être identifiés » (Chambre des Métiers et de l'Artisanat)

« La mise en place d'une commission paritaire de contrôle des véhicules porteurs de vignettes à laquelle la chambre des métiers sera obligatoirement associée » (Chambre des Métiers et de l'Artisanat)

« Une tolérance pour les artisans ayant commandé un véhicule propre et tributaires de délais de livraison allant jusqu'à plus de 24 mois, mais également pour ceux dont l'offre des constructeurs automobiles n'est pas en adéquation avec les besoins de l'entreprise » (Chambre des Métiers et de l'Artisanat)

« Prévoir une dérogation pour les véhicules de dépannage et funéraires » (Chambre des Métiers et de l'Artisanat)

La commune souhaite une clarification sur les dérogations « accordés à certaines catégories d'usagers (professionnels, propriétaires de véhicules de collection, etc.) [et] sur la notion de petit rouleur insuffisamment explicitée » (Grabels)

« Nous nous devons d'étudier la question des dérogations dans le temps et dans l'espace » (Juvignac)

« J'émet un avis favorable [...] en rappelant les recommandations du Département relatives aux éléments ci-dessous : [...] les modalités dérogatoires concernant les véhicules assurant les missions de services publics » (Conseil Départemental de l'Hérault)

Les différentes solutions alternatives concernant les différents types de matériel roulant ne répondent pas malheureusement à tous les besoins des usagers. C'est pour cette raison que des dérogations sont mises en place. Néanmoins, le retard pris en termes de réduction des émissions de polluant atmosphérique et GES ne permettent pas d'attendre le rythme habituel de renouvellement des véhicules pour améliorer les émissions de polluants des automobiles.

La loi instaure des dérogations permanentes pour :

- les véhicules d'intérêt général ;
- les véhicules du ministère de la défense ;
- les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » ;
- les véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions, les véhicules de transport en commun assurant un service de transport public régulier pendant une période comprise entre trois et cinq ans.

Les dérogations que peut proposer la Métropole sont temporaires et ne peuvent excéder 3 ans. Ces dérogations ont été élaborées avec une approche « par véhicule » et non par usager et son statut.

Le projet d'arrêté de la ZFE-m annexé au dossier de consultation en février 2022 contenait déjà plusieurs dérogations temporaires envisagées qui répondent à ces interrogations, celles-ci seront intégrées à l'arrêté de mise en œuvre de la ZFE-m :

- La dérogation petit rouleur pour les particuliers ;
- La dérogation pour les commerçants non sédentaires sur les marchés de plein vent ;
- La dérogation pour le véhicule devant être remplacé et dont le véhicule de remplacement a été commandé et est en attente de livraison ;
- Véhicule portant la mention « collection » sur le certificat d'immatriculation
- Véhicule de la sécurité civile ;
- Convois exceptionnels au sens de l'article R311-1 de code de la route, munis d'une autorisation préfectorale.

À l'issue de la consultation des fédérations professionnels et des chambres consulaires, plusieurs nouvelles dérogations temporaires pour une durée de 3 ans à compter de l'interdiction ont été identifiées et seront ajoutées au dispositif de ZFE-m montpellierain :

- la dérogation « petit rouleur » est étendue aux Véhicules Utilitaires Légers et aux Poids-Lourds ;
- la dérogation pour tout type de véhicules automoteurs spécifiques (VASP : véhicule atelier, chariot

- porteur, dépannage, grue, pompe à béton, dépannage, transport funéraire, etc.) ;
- la dérogation pour les véhicules équipés B100 / HVO (diesels issus de colza ou d'huiles usagées) crit'air 3 & 4 pour les entreprises de moins de 250 salariés s'engageant à verdir leur parc (plan pluriannuel de verdissement) ;
- la dérogation pour les véhicules essence crit'air 2 ou 3 équipés d'un boîtier E85.

Afin de permettre la mise en place de ces dérogations et poursuivre le travail de préparation pour la ZFE-m, il a été précisé qu'une période pédagogique était mise en place jusqu'au 31 décembre 2022.

Enfin, l'interdiction des 2 roues-motorisés non classés est reportée à 2024 afin d'apporter des solutions complémentaires pour ce type de véhicules.

b) Dérogation géographique

Deux communes, la chambre d'agriculture et le Pays de L'Or s'interrogent sur les dérogations géographiques dans le périmètre de la ZFE-m.

« Il conviendra de bien signaler les voies concernées [en tant que voies dérogatoires d'accès au Marché d'Intérêt National] auprès de la profession agricole en amont avec des outils efficaces (cartes de bonne qualité, liste des voies concernées, plan d'accès mis à jour) mais aussi directement sur la voirie » (Chambre d'agriculture)

« Les membres du conseil questionnent sur les voies dérogatoires, en particulier l'autoroute dont les émissions de dioxyde d'azote sont très élevées » (Lavérune)

« L'assemblée [demande] qu'une dérogation soit instaurée dans la deuxième phase pour les axes reliant la commune de Murviel-lès-Montpellier à l'intercommunalité voisine (CCVH), qui n'est pas soumise à la ZFE » (Murviel-lès-Montpellier)

« L'accès au Parc-Relais d'Occitanie ne devrait pas faire partie de la ZFE tant en phase 1 qu'en phase 2 d'après notre lecture des pages 27-38 et 60. Nous vous remercions de nous informer cette mesure qui répond à une demande de notre population » (Saint-Gély-du-Fesc)

« Nous demandons à ce que la RD24 fasse partie des itinéraires dérogatoires jusqu'au Rond-Point du Zénith » (Pays de L'Or)

Le Marché d'Intérêt National est hors ZFE-m afin de permettre de l'alimenter par tous les fournisseurs. Des panneaux d'entrée sortie de la ZFE-m permettront aux usagers de savoir s'ils circulent dans la ZFE-m ou non. Un tronçon de la RD24 sera bien dérogatoire afin de permettre les manœuvres de retournement des véhicules exclus de la ZFE-m.

Les dérogations géographiques sont de trois types :

- L'accès aux principaux parcs d'activités afin de ne pas pénaliser les entreprises dépendant beaucoup des approvisionnements extérieurs à la ZFE-m ;
- L'accès aux P+trams afin de permettre à tout automobiliste, qu'il ait une voiture exclue de la ZFE-m ou non, d'emprunter le réseau de transports en commun
- Les itinéraires de transit qui permet aux automobilistes en transit, en particulier ceux des intercommunalités voisines, de circuler sur certains itinéraires pour rejoindre leur destination hors ZFE-m.

3.7. Signalisation

Les gestionnaires de voirie DIR MC et Méd rappellent l'enjeu de la signalisation de la ZFE-m.

« Nous attirons cependant votre attention sur le fait que la signalisation amont d'entrée en zone ZFE et de sortie de la zone ZFE, nécessitera probablement la mise en œuvre des panneaux (type B56/B57) » (DIR MC & Méd)

La Métropole travaille au plan d'installation des panneaux de la ZFE-m et inclura les gestionnaires de voirie dans les travaux nécessaires.