



Séance ordinaire du mardi 25 janvier 2022

L'an deux-mille-vingt-deux et le vingt-cinq janvier, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont assemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Michaël DELAFOSSE.

Extrait du registre des délibérations de Montpellier Méditerranée Métropole

Hors commission

Nombre de membres en exercice : 92

Présents :

Tasnime AKBARALY, William ARS, Christian ASSAF, Geniès BALAZUN, Boris BELLANGER, Florence BRAU, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michelle CASSAR, Stéphane CHAMPAY, Bernadette CONTE-ARRANZ, Michaël DELAFOSSE, Brigitte DEVOISSELLE, Alenka DOULAIN, Hind EMAD, Maryse FAYE, Mylène FOURCADE, Julie FRÊCHE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Clara GIMENEZ, Clare HART, Régine ILLAIRE, Stéphanie JANNIN, Frédéric LAFFORGUE, Guy LAURET, Max LEVITA, Eliane LLORET, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Cyril MEUNIER, Julien MIRO, Arnaud MOYNIER, Véronique NEGRET, Clothilde OLLIER, Bruno PATERNOT, Yvon PELLET, Joël RAYMOND, René REVOL, Catherine RIBOT, Jean-Pierre RICO, François RIO, Jean-Luc SAVY, Charles SULTAN, Isabelle TOUZARD, François VASQUEZ, Claudine VASSAS MEJRI.

Absent(es) ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Michel ASLANIAN, Florence AUBY, Jean-François AUDRIN, Yves BARRAL, Mathilde BORNE, Christophe BOURDIN, Véronique BRUNET, Emilie CABELLO, Michel CALVO, Roger-Yannick CHARTIER, Sébastien COTE, Serge DESSEIGNE, Zohra DIRHOUSI, Fanny DOMBRE-COSTE, Abdi EL KANDOUSSI, Jean-Noël FOURCADE, Laurent JAOU, Nathalie LEVY, Sophiane MANSOURIA, Coralie MANTION, Nicole MARIN-KHOURY, Jacques MARTINIER, Marie MASSART, Patricia MIRALLES, Bernard MODOT, Laurent NISON, Marie-Delphine PARPILLON, Eric PENSO, Céline PINTARD, Manu REYNAUD, Anne RIMBERT, Sylvie ROS-ROUART, Séverine SAINT-MARTIN, Agnès SAURAT, Mikel SEBLIN, Célia SERRANO, Radia TIKOUK, Bernard TRAVIER, Patricia WEBER.

Absent(es) / Excusé(es) :

Mohed ALTRAD, Serge GUISEPPIN, Jean-Luc MEISSONNIER, Séverine MONIN, Philippe SAUREL, Joëlle URBANI, Joël VERA

Hors commission - Oxygène, des mobilités décarbonées pour un air de qualité

Madame Julie FRÊCHE, Vice-Présidente, rapporte :

Après avoir approuvé sa stratégie neutralité carbone 2050 en juin dernier, Montpellier Méditerranée Métropole arrêtera prochainement un programme d'actions opérationnelles, sur les six prochaines années, pour la mise en œuvre de son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). La qualité de l'air, tout comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre, est un élément déterminant du PCAET, pour lequel la Métropole entend conduire une stratégie globale, soucieuse d'apporter des réponses aux différents enjeux, tant sanitaires, qu'écologiques et sociaux. Dans ce contexte volontariste, l'obligation légale de définition d'une Zone à Faible Emission (ZFE) doit s'intégrer positivement, avec les aménagements et accompagnements nécessaires pour permettre à chacun de s'approprier et de participer à l'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire métropolitain.

Plus globalement, la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique impose d'inscrire la transition écologique et solidaire à la convergence de bon nombre de politiques publiques menées en matière d'habitat et de logement, de déplacements, d'urbanisme et d'aménagement, de préservation et de gestion économe des ressources et de l'espace, de préservation de la biodiversité, de politique de gestion des risques, d'évolution et de gestion des réseaux énergétiques, de politique agroécologique et alimentaire, de développement économique... Le PCAET joue pleinement ce rôle intégrateur, dans le respect des solidarités et de l'inclusion sociale, au regard du profil socio-économique, mais également du profil environnemental de ce territoire.

En matière de qualité de l'air, l'enjeu écologique se double d'un enjeu sanitaire. En France, selon Santé Publique France, 40 à 50 000 décès annuels sont liés à l'exposition à des concentrations trop élevées en dioxydes d'azote et en particules fines. Pour 2021, l'organisme de suivi de la qualité de l'air, ATMO Occitanie, estime que sur 100 jours, un seul jour se caractérise par une « bonne » qualité de l'air, 59 jours « moyens », 29 jours « dégradés » et 7 jours « mauvais ». Si l'ozone est le principal responsable de ces résultats, le dioxydes d'azote et les particules fines y contribuent aussi fortement. En 2020, sur la métropole de Montpellier, malgré la réduction de l'activité liée à la pandémie de Covid-19, l'ozone a dépassé la valeur cible, l'objectif de qualité n'était pas non plus respecté pour les particules fines « PM2.5 » et la valeur limite était dépassée près des grands axes de trafic pour le dioxyde d'azote « NO2 ».

Les enjeux sont ainsi très concrets : en 2019, au moins 2 000 habitants de la Métropole étaient soumis à des dépassements de la valeur limite pour le dioxydes d'azote. 410 000 personnes, soit la quasi-totalité des habitants de la Métropole, vivent quant à eux dans des lieux qui dépassent les seuils recommandés par l'OMS en 2021 pour le dioxydes d'azote et plus de 40 000 personnes vivent dans des secteurs dépassant les seuils recommandés pour les particules fines.

L'enjeu sanitaire est également social. Parce qu'il touche notamment les populations les plus précaires mais aussi parce qu'une part importante de ces polluants atmosphériques est liée à l'activité humaine comme le trafic routier, le chauffage, ... Or, notamment face à la hausse des prix des carburants et de l'énergie, ces activités représentent une part importante et discriminante de la consommation des ménages. En proposant une approche écologique et solidaire, la Métropole entend ainsi, dans sa stratégie pour la qualité de l'air, apporter des éléments de réponse à chacun pour la santé et le pouvoir d'achat.

Agir pour la qualité de l'air

- La Métropole et ses habitants, acteurs de la qualité de l'air :

Afin de favoriser l'implication de chacun et la sensibilisation de tous, la Métropole souhaite améliorer la mesure et l'information sur la qualité de l'air. La collaboration avec ATMO Occitanie est en train d'être approfondie pour développer un dispositif de surveillance adapté aux ambitions de la Métropole.

Prescriptrice de comportements écoresponsables, la Métropole entend en retour se montrer exemplaire et programme notamment d'investir 14 M€ sur 6 ans pour décarboner et diversifier le mix énergétique de sa flotte de véhicules et de ses matériels roulants, ou encore 20 M€ pour assurer la rénovation thermique et énergétique des bâtiments métropolitains.

Par ailleurs, le réseau de transports en commun possède déjà une flotte de véhicules peu polluants avec des tramways alimentés par électricité et un parc de bus urbains et périurbains fonctionnant en majorité au Gaz Naturel Véhicule (GNV) et au super-éthanol ED95. Cet effort se poursuivra avec l'acquisition de bus électriques à énergie propre pour les 5 lignes de bustram.

▪ Aménagement :

Alors que les principaux axes pollués se concentrent en cœur de métropole, le choix de promouvoir et développer la nature en ville doit permettre d'offrir à terme davantage d'espaces de respiration, comme le futur agriparc des Bouisses. Il s'agit aussi de ne pas exposer davantage les populations à l'avenir en évitant les opérations d'urbanisme en proximité des grands axes routiers, à l'exemple de la ZAC Cambacérès, dont le programme a été revu pour ne pas créer de logements.

En lien avec les communes également, les aménagements de l'espace public tiennent notamment compte de la nécessité de sécuriser le chemin des écoliers, afin de permettre aux familles de se rendre sereinement, à pied, avec une poussette ou à vélo, à l'école.

Au-delà, chaque projet d'aménagement métropolitain est également conduit avec le souci de végétaliser les espaces publics, à l'image de la ligne 5 de tramway, avec l'engagement de planter 1 600 arbres le long de son tracé.

Enfin, l'habitat constitue un axe fort de la politique métropolitaine qui sera détaillé dans le programme d'action du PCAET.

▪ Mobilités :

Sur le territoire de la Métropole, 57 % des émissions de gaz à effet de serre, 30 % des émissions de particules fines et 80 % des émissions d'oxydes d'azote proviennent des transports, et principalement de l'automobile. Aussi, la Métropole s'est dotée d'une stratégie mobilité 2025, adoptée à l'unanimité de son Conseil le 1^{er} février 2021. Cette stratégie associe chocs de l'offre et de la demande, afin d'emporter l'ensemble des habitants et du territoire dans cette dynamique.

Cette stratégie conjugue la mise en œuvre progressive de la gratuité des transports en commun pour tous les habitants de la Métropole, les aides à l'achat d'un vélo électrique ou les incitations au covoiturage, à un niveau d'investissements inégalé de près d'un milliard d'euros sur 6 ans en faveur des mobilités alternatives à la voiture. Avec la réalisation de la 5^{ème} ligne de tramway, le prolongement de la 1^{ère} ligne jusqu'à la gare Montpellier Sud de France, mais aussi la mise en service de 5 lignes de bustram à haut niveau de service, le déploiement d'un véritable système vélos et d'un plan piéton, la Métropole s'engage aux côtés de ses habitants pour leur permettre de se déplacer en limitant l'impact sur leur budget et l'environnement.

La gestion des mobilités constitue un point essentiel dans la lutte contre le changement climatique, pour l'amélioration de la qualité de l'environnement et de la santé publique. « La ville des proximités » est un enjeu majeur de notre aménagement du territoire qui permet de répondre aux besoins des usagers, en limitant les modes de déplacements carbonés. En complément de la stratégie mobilités 2025, le Plan de Mobilité (PDM) 2030 vise à offrir à tous les métropolitains un cadre de vie apaisé et respirable et des alternatives à l'autosolisme. Ce document cadre de planification identifiera les leviers à actionner pour atteindre les

objectifs cibles, notamment réduire l’empreinte environnementale de la mobilité et garantir une mobilité pour tous, facteur de lien social.

Mise en place de la Zone à Faible Emission mobilité

▪ Le dispositif :

Le principe de la ZFEm repose sur l’interdiction des véhicules les plus polluants, par l’instauration de vignettes crit’air, numérotées de 0 (vert) à 5 (noir), permettant d’identifier les véhicules autorisés à circuler. Elle vise à réduire la pollution atmosphérique due au trafic routier contributeur majeur à la pollution atmosphérique et à participer ainsi à l’amélioration générale de la qualité de l’air.

La Loi d’Orientation des Mobilités impose la création de Zones à Faible Emission mobilité (ZFEm) lorsque les normes de qualité de l’air ne sont pas respectées de manière régulière dans le territoire concerné. Un décret de septembre 2020 prévoyait ainsi la mise en place d’une ZFEm à Montpellier dès 2021.

La ZFEm sera mise en place dès le printemps 2022, à l’issue de la période de consultation du public et des personnes publiques associées. La Métropole a la possibilité d’en préciser quatre paramètres : horaires d’interdiction, périmètre géographique, type de véhicule concerné et niveau de pollution des véhicules interdits.

Dans une approche réaliste et concertée avec les communes, la Métropole souhaite ainsi élaborer sa proposition et moduler ces paramètres dans un souci :

- de simplicité et de lisibilité, s’agissant d’un dispositif complexe ;
- d’efficacité, en priorisant la mise en place de la ZFEm là où son effet sera le plus significatif et en limitant son impact sur les situations plus contraignantes qu’efficientes ;
- de complémentarité avec sa politique de mobilité ;
- d’accompagnement des habitants et du secteur économique.

Ainsi, dans un souci de simplicité et de lisibilité, il est proposé de ne pas mettre en place d’horaires différenciés et d’appliquer la ZFEm 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. En revanche, pour tenir compte du temps nécessaire, pour les ménages comme pour les professionnels, de renouveler leurs véhicules ou de modifier leurs habitudes de déplacements, il est proposé d’opérer en plusieurs phases, étendant progressivement le périmètre géographique et les catégories de véhicules concernés. Cette progressivité a été conçue pour être lisible et permettre aux détenteurs de véhicules motorisés d’anticiper leurs choix d’investissement.

Ainsi, priorisant la mise en place de la ZFEm là où son application est cohérente et son effet est maximisé, il est proposé d’appliquer un périmètre « phase 1 » correspondant au cœur de Métropole, là où par ailleurs les alternatives en transport en commun, à vélo ou à pied sont crédibles. Ce périmètre correspond aux communes de Pérols, Lattes, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Juvignac, Grabels, Clapiers, Jacou, le Crès, Castelnau-le-Lez et Montpellier.

Dès le printemps 2022, les premières restrictions interviendront donc sur ce périmètre avec l’interdiction des vignettes « non classées » et « crit’air 5 » pour les véhicules professionnels, c’est-à-dire les fourgonnettes et les poids-lourds. En effet, les professionnels, par le nombre de kilomètres parcourus, sont les premiers acteurs de la transition écologique et c’est grâce à eux que la qualité de l’air peut être le plus rapidement améliorée. Puis, comme le prévoit la loi Climat et Résilience, ce sera au tour des véhicules particuliers d’être soumis aux mêmes interdictions au 1^{er} janvier 2023. Les véhicules les plus polluants seront interdits progressivement jusqu’au 1^{er} janvier 2025 où subsisteront uniquement les véhicules particuliers et les fourgonnettes dotées de vignettes « crit’air 0, 1 et 2 » (il s’agit des véhicules diesels postérieurs à 2011 et essence d’après 2006). Les poids-lourds diesels seront, eux, interdits à cette date, l’interdiction du diesel étant une trajectoire européenne.

En 2026, le périmètre « phase 2 » englobera toute la Métropole et l'A709. L'Etat imposant que les autoroutes A709 et A9 restent hors de la ZFE dans la phase 1, il est toutefois proposé de limiter la pollution qu'elles génèrent en demandant à abaisser leur vitesse autorisée respective à 70 km/h et 90 km/h.

▪ Un accompagnement fort :

La ZFEm répond à un enjeu de santé publique. Si elle doit permettre d'améliorer la qualité de l'air pour tous, elle ne doit pas pénaliser les plus précaires, tant chez les petites et moyennes entreprises que dans les populations à faible revenu. Cette ZFEm est l'occasion de changer les habitudes pour aller vers une mobilité décarbonée profitable à tous, vecteur de dynamisme économique et qui épargne le budget des ménages et des entreprises. Ainsi, la Métropole souhaite accompagner les usagers et les habitants afin de leur faciliter la transition vers une mobilité décarbonée.

S'agissant des habitants, la Métropole doit pouvoir offrir, dans le même temps que la ZFEm se met en place, des alternatives crédibles à la voiture, au-delà du simple changement de véhicule. La progressivité dans la mise en place de la ZFEm permet de donner le temps à la collectivité de déployer sa politique de mobilités ambitieuse, conçue pour être pleinement efficace à horizon 2025.

Des dérogations doivent également permettre d'adapter le dispositif à la politique mobilité de la Métropole comme à différentes situations particulières. Ainsi, en cohérence avec la politique de rabattement sur les transports en commun, des itinéraires dérogatoires permettront à tous les automobilistes, quel que soit leur véhicule, d'accéder aux parcs relais pour poursuivre leur trajet dans la ZFEm en transport en commun. Certains axes structurants permettant de traverser la métropole, sans pour autant pénétrer dans le cœur d'agglomération, seront également exclus de la ZFEm, pour permettre les déplacements interurbains.

Par ailleurs, les petits rouleurs, parcourant peu de kilomètres chaque année, bénéficieront d'une dérogation au vu de leur faible contribution à la pollution, et pour éviter d'alourdir l'empreinte carbone induite par la construction de véhicules neufs. Les véhicules de collection seront également exclus de la ZFEm.

S'agissant du secteur économique, des dérogations nationales sont déjà prévues pour les véhicules de service public ou les engins agricoles. Il est proposé d'étendre cette dérogation aux véhicules professionnels avec des aménagements et des carrosseries spécifiques.

Par ailleurs, toujours dans une logique de progressivité de la mise en place de la ZFEm, des itinéraires dérogatoires temporaires sont prévus au bénéfice des poids-lourds pour garantir la desserte des principales zones d'activité, au risque sinon d'une désorganisation complète des chaînes d'approvisionnement et de distribution des entreprises de notre territoire.

L'application de la ZFEm doit également être l'occasion d'accélérer la mise en œuvre du schéma directeur de logistique urbaine, voté en 2019, et qui doit permettre d'accompagner les entreprises dans leur changement de pratiques logistiques pour des transports de marchandises décarbonés en ville. La feuille de route « logistique urbaine » proposée ici est déclinée en trois grandes familles d'actions :

- Proposer des locaux de distribution de grande et petite taille qui limiteront les trajets inutiles depuis la périphérie de la ville ;
- Développer des alternatives au camion : favoriser le fret ferroviaire, expérimenter le tramfret, permettre le développement de la cyclologistique, proposer des services de stockage et de location de véhicules aux professionnels ;
- Réviser la réglementation des itinéraires poids-lourds et des aires de livraisons ;

et deux principes d'action :

- Accompagner les professionnels et logisticiens et co-construire avec eux ;
- Observer et évaluer l'efficacité de cette politique publique.

Enfin, à destination de tous les usagers, et pour accompagner la décarbonation de la flotte de véhicules sur notre territoire, il est nécessaire d'offrir aux automobilistes et aux professionnels des solutions d'approvisionnement en énergies vertes qui soient pratiques, accessibles et performantes. Il s'agit donc pour la collectivité, par l'intermédiaire d'un appel à initiatives privées, d'accélérer la création de stations multi-énergies : gaz GNV, super éthanol ED 95, bornes de recharge rapide y compris pour les poids-lourds (IRVE 200Kw), hydrogène H2...

Concernant plus spécifiquement le réseau de bornes de recharge électrique qui devra mailler le territoire en cohérence avec le schéma directeur porté par Hérault Energies, actuellement en cours de définition, la Métropole propose de lancer un Appel à Manifestation d'Intérêt à destination d'opérateurs privés pour procéder à l'implantation, la commercialisation, l'exploitation et la maintenance du réseau de bornes de recharges sur l'espace public métropolitain. Cette procédure permettra ainsi à l'ensemble des structures privées qui le souhaitent de participer au développement rapide d'un réseau maillé de super-chargeurs en contractualisant officiellement leurs ambitions en direct avec la collectivité.

En vue de recueillir les observations des partenaires et de la société civile, la Métropole va initier une première période de consultation des personnes publiques associées (deux mois), ainsi qu'une période de consultation du public sur le projet de dispositif de la future ZFEm (projet d'arrêté et étude réglementaire). Les avis des partenaires et du public seront analysés et rendus public, puis le dispositif de la ZFEm sera, le cas échéant, ajusté. Enfin, à l'issue de ces périodes de consultation, une campagne d'information locale permettra durant 3 mois de présenter les mesures phrasées qui seront mises en œuvre progressivement par arrêté du Président.

Le Président de Montpellier Méditerranée Métropole mets aux voix deux amendements proposés par Madame Alenka DOULAIN :

Amendement n°1 :

S'agissant des travailleurs à horaires décalés, ceux-ci pourront bénéficier, sur présentation d'un justificatif prouvant que les horaires de prise ou de fin de poste ne correspondent pas à des horaires de services des transports en commun, d'une exemption de 3 ans.

Vote de l'amendement n° 1 :

Pour : 5 voix

Contre : 70 voix

Abstention : 10 voix

L'amendement n°1 proposé par Madame Alenka DOULAIN est rejeté à la majorité.

Amendement n°2 :

Une enveloppe de 50 millions d'€ pour proposer un véritable accompagnement aux ménages. En s'appuyant sur des conseillers "Mobilité" portés par l'ALEC, notre métropole déploiera un bouquet d'aides :

- « à la conversion » permettant de réduire le reste à charge pour les ménages modestes. Deux aides principales seront proposées : des aides à l'achat de véhicules propres et des aides pour du retrofit électrique. Ce dispositif d'aides complémentaire est cumulable avec les aides de l'Etat, sous conditions de ressources. Les aides sont graduées selon trois strates de revenu fiscaux de référence (RFR) par part fiscale :
 - Strate 1 : $RFR / part \leq 6\,300 \text{ €}$
 - Strate 2 : $6\,300 \text{ €} < RFR / part \leq 13\,489 \text{ €}$
 - Strate 3 : $13\,489 \text{ €} < RFR / part \leq 20\,966 \text{ €}$
- « à la casse » avec une prime incitative pour les habitants qui envoient à la casse un véhicule polluant sans en racheter un nouveau
- « chèque abonnement » à une service d'autopartage pour une durée de 3 ans afin d'inciter et d'accompagner les habitants de la métropole dans la réduction du nombre de véhicules polluants par foyer.

Vote de l'amendement n°2 :

Pour : 5 voix

Contre : 70 voix

Abstention : 10 voix

L'amendement n°2 proposé par Madame Alenka DOULAIN est rejeté à la majorité.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :

- De renouveler son engagement pour la qualité de l'air en lien avec la mise en œuvre de son futur PCAET solidaire ;
- D'approuver le lancement de la phase de consultation des personnes publiques associées et du public préalablement au déploiement d'une Zone à Faibles Emissions mobilités ;
- De prendre acte des conditions de réussite de ce dispositif national :
 - o la concertation avec les 31 communes de Montpellier Méditerranée Métropole ;
 - o l'articulation avec la politique mobilité et plus largement avec le PCAET de Montpellier Méditerranée Métropole ;
 - o l'accompagnement des habitants et du secteur économique ;
 - o la mise en œuvre d'une consultation citoyenne.
- D'autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à la majorité des voix exprimées.

Pour : 76 voix

Contre : 2 voix

Abstentions : 7 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 04/02/22

Pour extrait conforme,

Monsieur Le Président

Signé.

Michaël DELAFOSSE

Publiée le : 4 février 2022

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20220125-181311-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 04/02/22

Liste des annexes transmises en préfecture:

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.