

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Bilan de la participation réglementaire :

ZFE-m de la Métropole Européenne de Lille



Table des matières

1	Introduction	3
2	Le projet soumis à consultation.....	4
3	La participation réglementaire.....	6
3.1	La participation du public	6
3.2	La participation des personnes publiques associées (PPA).....	7
4	Synthèse des expressions du grand public.....	8
4.1	En chiffres	8
4.2	Principaux arguments en faveur ou en défaveur du projet, par thématique abordée.....	10
5	Synthèse des expressions des personnes publiques associées	20
5.1	En chiffres	20
5.2	Les avis des communes de la Métropole.....	20
5.3	Les avis des territoires voisins	29
5.4	Les avis des AOM	29
5.5	Les avis des chambres consulaires	30
5.6	Les avis des services de l'État, gestionnaires de voirie.....	32

1 Introduction

Par délibération du 19 avril 2024, le conseil métropolitain a arrêté son projet de Zone à Faibles Émissions. Celui-ci fait suite à une première consultation volontaire menée par la Métropole Européenne de Lille (MEL) du 15 janvier au 19 février 2024, ayant pour objectif de recueillir l'avis du grand public sur 2 scénarios envisagés :

- Le scénario « Territoire de vigilance », impliquant une restriction de la circulation dans la ZFE-m pour les véhicules non classés, c'est-à-dire les véhicules les plus polluants pour lesquels il n'y a pas de délivrance de vignettes,
- Le scénario de référence, impliquant une restriction de la circulation dans la ZFE-m pour les véhicules non classés et Crit'air 4 et 5.

L'objectif était de collecter les propositions des citoyens sur d'éventuelles dérogations pour circuler, des mesures d'accompagnement, solutions et modalités pour aider la population à respecter les restrictions de circulation à venir. La synthèse de cette consultation est accessible en consultant cette [page](#).

À l'issue, le choix s'est porté sur la mise en œuvre du scénario de référence.

Les différentes modalités de sa mise en œuvre ont été définies sur cette base pour ouvrir une nouvelle période de participation dite réglementaire.

Le présent document dresse le bilan de la participation réglementaire qui a eu lieu du 21 mai au 21 juillet 2024.

Durant cette période le projet a été soumis à :

- L'avis du public dans le cadre d'une procédure de Participation du public par voie électronique (PPVE) sur le site <https://www.registre-numerique.fr/ppve-zfe-mel> ;
- L'avis des parties prenantes (autorités organisatrices de la mobilité, communes limitrophes, gestionnaires de voirie et chambres consulaires concernées) qui disposaient d'un délai de 2 mois pour émettre leur avis sur le projet. À défaut d'un avis rendu dans ce délai, celui-ci est réputé favorable.

2 Le projet soumis à consultation

Le projet de Zones à Faibles Émissions de la Métropole Européenne de Lille porte sur des restrictions de circulation s'appliquant sur l'ensemble du territoire de la Métropole Européenne de Lille, recouvrant ainsi l'ensemble des voies de circulation des 95 communes de la métropole incluant le réseau routier national (A1, A25, A22, A27, A23, N227, N356, N41, N47) situé à l'intérieur de la métropole.

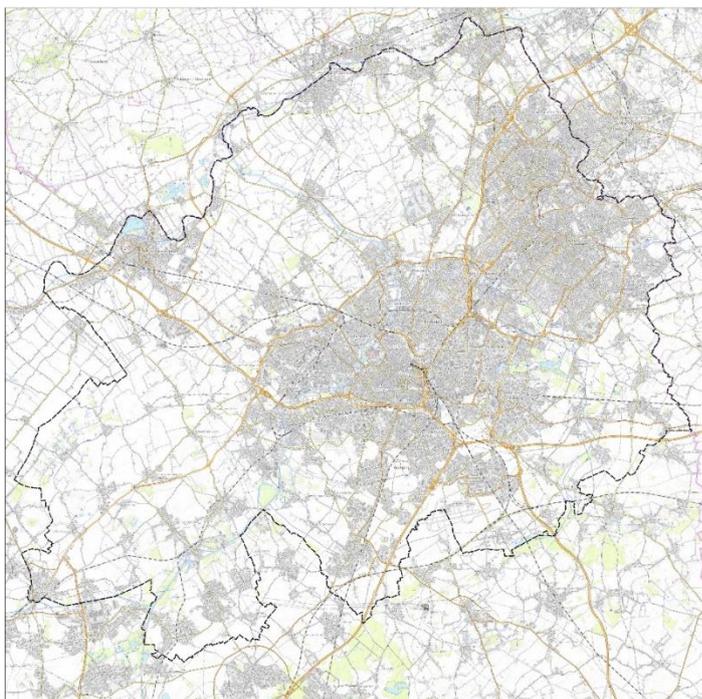


Figure 1 : Périmètre de la ZFE-m portant sur l'intégralité du territoire métropolitain

L'accès et la circulation y seront interdits 24h/24 et 7j/7 aux catégories de véhicules « non classés » et de classe Crit'air 4 et 5, conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016.

Les véhicules concernés seront les quadricycles à moteur, les voitures, les véhicules utilitaires et les poids lourds (véhicules de catégorie N2 ou N3 au sens de l'article R311-1 du code de la route) ainsi que les autobus et autocars (véhicules de catégorie M2 ou M3 au sens de l'article R311-1 du code de la route). Ces restrictions ne s'adressent pas aux deux-roues et aux tricycles motorisés.

Le projet porte également sur un cadre dérogatoire comprenant les dérogations issues des exemptions nationales listées à l'article R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales, ainsi que des dérogations locales qui ont été définies suite à la consultation citoyenne de janvier 2024, permettant de tenir compte des difficultés et besoins spécifiques liés à certains publics ou au renouvellement plus lent de certains types de

véhicules. Ces dérogations sont listées dans le projet d'arrêté de circulation intégré au dossier réglementaire de concertation.

Le projet comprend également un dispositif d'aide à la transition des véhicules à motorisation thermique vers une motorisation électrique et hybride.

Enfin le dossier réglementaire rendait compte des études portant tant sur la qualité de l'air que sur le trafic ainsi que les alternatives envisagées pour accompagner le changement de comportement de mobilité.

À l'issue des deux consultations, le présent bilan dont les attendus sont définis à l'article L123-19-1 du code de l'environnement, sera mis en ligne au plus tard à la date de publication de l'arrêté du Président délimitant la ZFE-m, prévu à l'article L2213-4-1 du CGCT, et ce pour une durée minimale de 3 mois sur la plateforme suivante : <https://www.registre-numerique.fr/ppve-zfe-mel>.

3 La participation réglementaire

Conformément aux articles L2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, et L123-19-1 du Code de l'Environnement, la Métropole Européenne de Lille a engagé une procédure de participation réglementaire. À l'issue, l'arrêté du Président de la MEL instaurant la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille pourra être définitivement adopté.

3.1 La participation du public

Ont été mis à disposition du public :

- Une note de présentation précisant notamment le contexte et les objectifs du projet ;
- Le projet d'arrêté du Président de la MEL instaurant une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille ;
- Une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine ;
- Le bilan de la consultation volontaire.

Ces documents sont consultables sur la plateforme numérique accessible sur le lien suivant : <https://www.registre-numerique.fr/ppve-zfe-mel/documents>

Le public a été invité à donner son avis via la plateforme participative : <https://www.registre-numerique.fr/ppve-zfe-mel/deposer-son-observation>

Le public avait également la possibilité de déposer ses observations et propositions par voie postale à l'adresse suivante : Monsieur le Président de la MEL – PPVE ZFE-m – Direction des transports – 2 Boulevard des Cités Unies CS 70043 – 59040 Lille Cedex

3.2 La participation des personnes publiques associées (PPA)

Le même dossier a été transmis pour avis aux Personnes Publiques Associées suivantes :

- Des Autorités Organisatrices de la Mobilité du territoire concerné : Communauté d'Agglomération Cœur de Flandre, Communauté de Communes Flandre Lys, Communauté de communes Pévèle-Carembault, Artois Mobilité, Communauté d'Agglomération de Béthune Bruay Artois Lys Romane, Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin, Communauté d'Agglomération Lens-Liévin.
- Des chambres consulaires : Chambre de Commerce et d'Industrie Hauts-de-France, Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille, Chambre des Métiers et de l'Artisanat Hauts-de-France, Chambre d'Agriculture Nord-Pas-de-Calais.
- Des communes limitrophes de France : Attiches, Avelin, Billy-Berclau, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle, Chemy, Carvin, Cysoing, Douvrin, Ennevelin, Fleurbaix, Gondecourt, Haisnes, Herrin, Laventie, Lorgies, Louvil, Meurchin, Neuve-Chapelle, Nieppe, Phalempin, Sailly-sur-la-Lys, Steenwerck, Templeuve-en-Pévèle, Violaines, Wingles.
- Des gestionnaires de voirie : Préfet des Hauts-de-France, Conseil Départemental du Nord.
- Des partenaires de la Belgique : Service Public Fédéral - Mobilité et Transports de Bruxelles, Autorité flamande - Direction de la Mobilité et des Travaux Publics de Bruxelles, Service Public de Wallonie de Namur.
- Des communes limitrophes de la Belgique : Comines-Warneton, Wervicq, Menin, Mouscron, Estaimpuis, Tournai, Courtrai.

Les 95 communes de la MEL ont également été sollicitées par le Président de la Métropole Européenne de Lille pour s'exprimer sur le projet soit par voie électronique soit par délibération/courrier.

Elles ont chacune disposé d'un délai de 2 mois pour formuler un avis et le transmettre à la Métropole Européenne de Lille.

4 Synthèse des expressions du grand public

4.1 En chiffres

856 avis citoyens ont été recueillis sur la plateforme en ligne de la Métropole.

Parmi ces avis, une contribution a été signée par l'Association Santes Nature et Environnement et Développement Alternatif.

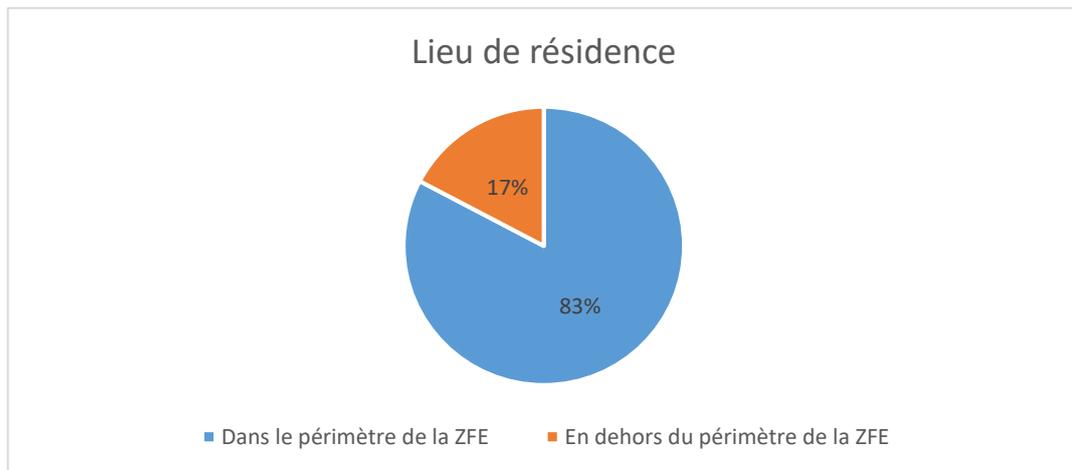
Des citoyens se sont également prononcés en précisant dans le formulaire être membre des associations suivantes :

- L'association Emmerin Nature
- L'association 40 millions d'automobilistes
- L'association droit au vélo
- L'association de Défense du Droit de Circuler en Véhicules Anciens
- La Fédération Française des Véhicules d'Epoque
- Le Club IDDSHDH IDEale DS Haut de France
- L'union des commerçants et artisans

Parmi les avis, des groupes politiques se sont exprimés : le groupe « Pérenchies Ensemble ! », le groupe « Pour l'avenir de Pérenchies », le groupe « Pérenchies, c'est vous, c'est nous », le groupe « Wattignies Ecologique citoyenne et solidaire ».

Sur les 856 contributions déposées sur la plateforme, 821 sont des contributions citoyennes. Les 35 avis restants étant des avis de personnes publiques associés et des communes du territoire, ils ont été analysés dans le cadre de la partie 4 de ce bilan intitulée : « Synthèse des expressions des personnes publiques associées » et non pas comme des avis citoyens.

4.1.1 Origine géographique des contributeurs



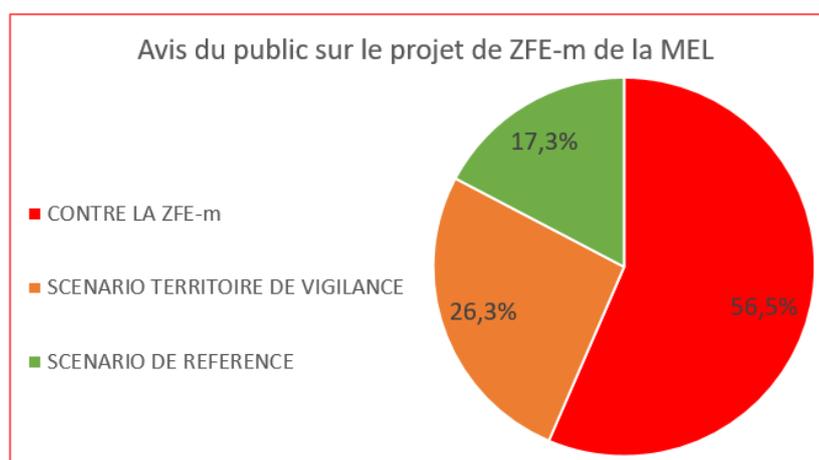
Une grande majorité des répondants (83%) s'est exprimée en tant qu'habitant du périmètre de la future ZFE-m.

4.1.2 Positionnement des contributeurs sur le projet

Parmi les 856 contributions :

- 376 personnes se sont prononcées contre la ZFE-m,
- Tandis que 175 personnes se sont exprimées en faveur du scénario « Territoire de vigilance » (Non Classés uniquement),
- Et 115 personnes se sont exprimées en faveur de la proposition de la MEL sur la base du « scénario de référence » (Non Classés et vignettes Crit'air 4 et 5).

Le reste des contributions concerne des commentaires ou questions autres, ainsi que des avis de communes, prises en compte en 5.2.



La majorité des avis exprimés (56,5%) se sont montrés défavorables à la ZFE-m, quel que soit le scénario.

17,3% d'entre eux se sont exprimés de façon favorable au « scénario de référence », 26,3% se sont prononcés en faveur du scénario « Territoire de vigilance ».

4.2 Principaux arguments en faveur ou en défaveur du projet, par thématique abordée.

Le sujet le plus fréquemment abordé par les citoyens est l'impact de la ZFE-m sur les populations. De nombreux avis abordaient également les sujets de l'offre de mobilités, de l'impact sur l'environnement du projet et des dérogations.

4.2.1 Les arguments avancés dans les avis favorables au projet par thématique

Un partage de la volonté d'améliorer la qualité de l'air

Les citoyens favorables au projet partagent l'enjeu d'améliorer la qualité de l'air sur la Métropole de Lille. Le projet de ZFE-m est « un impératif sanitaire et environnemental ». La diminution de la pollution liée aux transports est une mesure qui a un « impact positif sur la santé » des habitants. Un membre de l'ADAV (Association Droit au Vélo) précise qu'il éprouve « régulièrement une gêne respiratoire en circulant à vélo à Lille » et que « la santé des habitants doit devenir une priorité au même titre que le respect des engagements climatiques ». Pour que cette mesure soit efficace, l'établissement de la ZFE-m « sans restriction, pour tous les véhicules y compris les camions et les camionnettes sur tout le territoire de la MEL » est souhaité.

Une nécessité supplémentaire de développer les alternatives à la voiture individuelle

Un peu plus de 40% des avis favorable au projet de ZFE-m conditionnent sa mise en œuvre au développement des alternatives à la voiture individuelle. Concernant les transports en commun, certains sont favorables à la politique mise en œuvre par la Métropole. D'autres souhaitent une « densification des transports en commun ». Le besoin de développement de l'offre de transport concerne tous les modes (bus, tram, métro, train, RER métropolitain etc.). Plusieurs avis s'expriment en faveur du projet si celui-ci s'accompagne de la gratuité du réseau de transport métropolitain.

La mise en place de parkings relais est également considérée comme indispensable pour permettre un report modal vers les transports en commun. Le développement du covoiturage est également évoqué comme une alternative à développer. Concernant les modes doux et plus particulièrement les aménagements cyclables, il est souhaité un développement des pistes cyclables, la mise en place de boxes vélos sécurisés et de stations de vélos

partagés. Il est cependant rappelé que la pratique du vélo n'est pas adaptée à tous les territoires et n'est pas la solution pour tous les déplacements.

La mise en place de dérogations et d'aides essentielles pour mettre en place la mesure

Tout en étant favorable au dispositif de ZFE-m, il y a une crainte que ce dispositif se transforme en une « zone d'exclusion sociale » qui aurait un impact négatif sur les populations n'ayant pas les moyens de changer de véhicules ou ne pouvant pas réaliser un report modal vers les transports en commun. La réussite du projet est pour certains conditionnée à l'accompagnement financier des habitants pour permettre le changement de véhicule. Les groupes « Pérenchies Ensemble ! » et « Pour l'avenir de Pérenchies » considèrent qu'il est nécessaire d'accompagner financièrement les personnes en difficulté financière.

Les citoyens sont favorables aux dérogations proposées notamment celles concernant les petits rouleurs, les Véhicules Automoteurs Spécialisés (VASP) et véhicules de collection. D'autres expriment cependant leur opposition au dispositif de dérogation remettant en cause l'efficacité de la mesure si trop de dérogations sont accordées. La dérogation Pass Pass divise ceux qui la soutiennent et ceux qui y sont opposés. Ces derniers considèrent que cette dérogation n'empêche pas les « possesseurs d'une carte Pass Pass nominative d'utiliser leur véhicule polluant comme si de rien n'était » et qu'aucune garantie ne permettra de vérifier qu'ils utilisent réellement les transports en commun.

Le dispositif de contrôle interroge également. Pour être efficace, un dispositif de contrôle du respect de la ZFE-m doit être mis en place et le contrôle des véhicules ayant une dérogation semble complexe.

Une ambition plus forte pour la ZFE-m

Comme pour la consultation préalable, quelques contributions évoquent une possibilité d'être plus ambitieux dans le projet de restriction de circulation en interdisant la circulation des véhicules Crit'air 3.

Des avis partagés sur la classification Crit'air

Parmi les avis favorables au projet, si la classification Crit'air apparaît comme une première façon de discriminer les véhicules les plus polluants, certains reconnaissent que le système est perfectible et en attendent des évolutions pour rectifier certaines incohérences en lien avec le poids et la taille de certains véhicules bien classifiés.

4.2.2 Les arguments avancés dans les avis défavorables au projet par thématique

Les arguments contre l'opportunité du projet

Certaines contributions remettent en cause l'efficacité du dispositif de ZFE-m considérant que les effets sur l'amélioration de la qualité de l'air ne sont pas garantis.

Plusieurs avis négatifs ont été reçus contre la ZFE-m, quel que soit le scénario, sans s'exprimer sur le reste du projet.

Plusieurs avis rappellent que la loi n'impose pas à la MEL d'interdire la circulation des véhicules Crit'air 4 et 5. Le système Crit'air est également remis en cause car autorisant la circulation de véhicules lourds que sont les SUV. Certains soutiennent la nécessité de faire évoluer ce dispositif ne prenant pas en compte la consommation du véhicule mais seulement son année de première immatriculation. D'autres considèrent que ce dispositif n'est pas nécessaire, compte tenu de l'existence du contrôle technique garantissant le bon entretien du véhicule.

Plusieurs avis soulignent que le projet risque de créer une fracture sociale, économique et culturelle, en particulier avec les territoires périurbains. Ils dénoncent une approche qualifiée d'« écologie punitive », qui ne prendrait pas en compte les réalités sociales des populations impactées, notamment les plus modestes.

La remise en cause du caractère permanent de la ZFE-m

Le caractère permanent de la ZFE-m est également remis en question, certains avis souhaitent que soit privilégiée une ZFE-m sur des horaires précis ou n'incluant pas les soirs et les week-ends.

Les critiques du dispositif de concertation

Le dispositif de concertation est remis en cause compte tenu du faible nombre de participants par rapport à la population globale de la Métropole. Certains estiment qu'il s'agit d'un dispositif anti-démocratique qui ne prendrait pas en compte les avis exprimés et que le projet aurait déjà été arrêté avant de concerter la population. Certains estiment ne pas avoir été suffisamment informés de la consultation préalable et critiquent la complexité d'accès à l'information sur la plateforme de participation.

Les attentes d'un dispositif de communication important

Des avis soulignent la nécessité d'informer les habitants de la mise en place de la mesure et ce de façon « très anticipée pour que les habitants puissent s'organiser ».

Le calendrier d'application

Certains estiment que le calendrier proposé ne laisse pas suffisamment de temps aux usagers pour s'adapter et anticiper le remplacement de leur véhicule. L'urgence de la mise en œuvre complique la préparation des ménages, surtout pour ceux qui doivent renouveler leur voiture en fonction des nouvelles réglementations.

Un périmètre trop large ne tenant pas compte des inégalités territoriales d'accès aux mobilités alternatives

La pertinence du périmètre est également remise en cause sur les territoires ruraux et péri-urbains étant peu ou non desservis par les transports en commun. Des craintes ont été exprimées sur le report de circulation sur les communes limitrophes de la ZFE-m.

Plusieurs citoyens considèrent que le périmètre est trop large, ce qui obligera les conducteurs à réaliser des contournements beaucoup trop importants.

Un projet qui accentuerait les inégalités territoriales

Certains s'opposent au projet de ZFE-m qu'ils considèrent être une mesure « discriminante » et « anti sociale » excluant « les personnes les plus défavorisées socialement ». Ils estiment que cette mesure impacterait davantage les personnes n'ayant pas les moyens de se procurer un véhicule ou ayant des contraintes horaires. Les habitants des territoires mal desservis par les transports en communs seraient plus pénalisés, créant ainsi des inégalités entre les habitants sur le territoire de la MEL. « Les plus modestes n'ayant pas les moyens de s'acheter une voiture neuve seront interdits de se déplacer en ville et les plus riches seront privilégiés » créant ainsi une « inégalité entre les citoyens ».

La crainte d'une fracture sociale et économique avec les territoires péri-urbains et ruraux est souvent énoncée, le projet est requalifié de « zone à forte exclusion ».

Des craintes d'impacts économiques sur le territoire

Certains avis pointent également les difficultés que le projet pourrait générer pour le développement commercial et culturel de la MEL, en contraignant les personnes extérieures à la région souhaitant la visiter et profiter des infrastructures et des nombreux services et activités du territoire telles que celles dédiées à la culture, au sport, les universités, les commerces, les administrations, les hôpitaux, les centres d'examen, l'aéroport, les gares TGV et Ouigo, le bassin d'emploi, ... etc. qui sont à disposition des habitants de la région, tout autant qu'aux habitants de la métropole.

Des avis considèrent que les conséquences sociales et économiques pour les artisans et commerçants ne sont pas prises en compte. Des entreprises se sont exprimées à ce sujet craignant que la ZFE-m ait un impact négatif sur leur activité.

La nécessité de développer l'offre de mobilités alternatives

Les avis dénoncent le manque d'alternatives à la voiture individuelle, jugée indispensable pour les déplacements quotidiens notamment en zones rurales ou pour les travailleurs en horaires décalés. Les transports en commun sont critiqués pour leur manque de fiabilité, de sécurité, et pour des fréquences de passage insuffisantes, surtout en dehors des heures de pointe. Des élus et citoyens soulignent la saturation des transports et la mauvaise implantation des parcs relais, réclamant une amélioration des infrastructures. De plus, certains s'inquiètent de l'impact négatif sur la liberté de déplacement et l'accès aux services publics.

Des citoyens critiquent l'impact négatif de la mesure sur la liberté de circuler en soulignant que l'accessibilité des services publics à tous ne doit pas être entravée.

Le dispositif d'aides et de dérogations

Certains avis estiment qu'il n'est pas proposé d'aides financières satisfaisantes permettant d'accompagner les publics qui resteront dépendants de leur véhicule, y compris les non métropolitains venant travailler ou étudier au sein de la MEL.

Malgré l'opposition au projet, les citoyens s'expriment parfois en faveur des dérogations proposées dans le projet comme pour les véhicules de collection.

Si la nécessité de développer des aides est partagée, certains estiment que peu de moyens sont mis en place pour aider les usagers à changer de véhicule.

Certains considèrent que la limite des 8 000 km pour la dérogation petit rouleur est trop basse.

Le dispositif de contrôle

Des citoyens s'interrogent sur la capacité de contrôle et du coût engendré par la mise en place de ce dispositif. Le contrôle des véhicules bénéficiant d'une dérogation pose question notamment pour l'application de la dérogation petits rouleurs qui semble difficilement contrôlable. Certains avis se sont exprimés contre un contrôle réalisé par la police municipale.

La dérogation Pass Pass est également critiquée car elle permettra à des « véhicules polluants de continuer de circuler avec un abonnement Ilévia, même si celui-ci n'est pas utilisé ».

L'impact écologique des véhicules électriques et l'interdiction pour des véhicules en état de fonctionner

Certains avis estiment qu'il est plus écologique de conserver et d'entretenir un véhicule, plutôt que de le mettre au rebut. Ils soulignent également que les véhicules classés Crit'air 1 et 2 ne sont pas exempts de nuisances,

notamment en ce qui concerne les particules fines, dues à l'usure des pneus et des freins, du fait de leur poids toujours plus important et les longues distances parcourues. D'autres affirment que la fabrication des véhicules électriques a également un impact négatif sur l'environnement. Plusieurs contributions rappellent aussi la pollution atmosphérique causée par la circulation des poids lourds étrangers et par l'activité de l'aéroport.

4.2.3 Des éclairages nécessaires pour une meilleure compréhension du projet

À la lecture de nombreux avis, il apparaît une méconnaissance du projet et un manque d'information sur celui-ci.

De nombreux citoyens n'ont pas pleinement saisi l'objectif de la concertation, se limitant parfois à donner leur avis sur les scénarios proposés comme lors de la consultation préalable de début d'année 2024. Un citoyen s'est interrogé sur la possibilité de modifier le scénario ou si celui-ci avait déjà été définitivement choisi. Par ailleurs, les contributeurs ne semblaient pas avoir tous saisi que la création de la ZFE-m provenait d'une obligation réglementaire, ni que l'interdiction de circulation concernait également les poids lourds.

Certains citoyens, peu familiers avec le projet, se sont posés des questions sur le fonctionnement du dispositif Crit'air ainsi que sur le calendrier de mise en œuvre de la ZFE-m.

Des questions fréquentes portaient sur les modalités de dérogation. Beaucoup cherchaient à comprendre comment obtenir une dérogation, quelles en étaient les conditions (durée, bénéficiaires, situations particulières comme faire des courses ou transporter un proche, etc.). La dérogation pour les petits rouleurs a également soulevé des interrogations. Un citoyen a demandé si elle concernait les véhicules d'entreprise, tandis qu'un autre souhaitait savoir si les kilomètres parcourus hors ZFE-m comptaient dans le plafond de 8 000 km annuels. Par ailleurs, plusieurs personnes ignoraient l'existence de dérogations pour les petits rouleurs, les véhicules de collection, tout comme beaucoup ignoraient que les deux-roues motorisés n'étaient pas compris dans la mesure.

Certains se sont également inquiétés du dispositif d'aides destiné à accompagner ceux qui n'ont pas la possibilité de changer de véhicule. Un citoyen s'est interrogé sur le sort des véhicules non classés ou Crit'air 4 et 5, qui ne pourront plus circuler dans la ZFE-m, craignant qu'ils encombrer les zones de stationnement.

Concernant les contrôles, plusieurs questions ont été soulevées, notamment sur le montant des amendes pour ceux circulant avec un véhicule interdit, et sur l'application des règles aux véhicules étrangers, touristes ou en transit, qui ne possèdent pas de vignette Crit'air. Les citoyens se demandaient comment ces véhicules seraient contrôlés.

4.2.4 Nouvelles propositions formulées par les citoyens

Sont listées dans cette partie les propositions qui ont émergé, parmi les avis recueillis.

4.2.4.1 *Sur le calendrier*

- Suspending la ZFE-m le week-end, les jours fériés, la nuit et matin (entre 20h et 6h),
- Suspending la ZFE-m quelques jours dans la semaine lorsque la circulation est moins dense,
- Mettre en place un dispositif provisoire « après évaluation des améliorations obtenues de la qualité de l'air »,
- Mettre en place une période transitoire de 5 ans,
- Mettre en place une cohérence réglementaire au niveau national,
- Attendre que les alternatives soient opérantes pour mettre en œuvre la ZFE-m,
- Mettre en place une circulation alternée en cas de pic de pollution aux heures de pointes,
- Imposer une circulation paire/ impaire plutôt qu'une ZFE-m,
- Distinguer zone urbaine/zone rurale dans les délais de mise en œuvre de la ZFE-m,
- Permettre une évolution progressive : 2025 véhicules sans vignette, 2026 véhicules Crit'air 5, 2027 Crit'air 4,
- Repousser l'échéance de quelques mois pour laisser le temps aux habitants de changer de véhicule,
- Limiter la mise en œuvre aux villes de plus de 50 000 habitants.

4.2.4.2 *Sur le périmètre*

- Appliquer la ZFE-m sur le périmètre desservi par les transports en commun,
- Réduire le périmètre aux 11 communes, limiter le périmètre au centre-ville de Lille,
- Exclure la gare de Lille Flandres du périmètre ZFE-m,
- Réduire le périmètre à Lille et sa proche banlieue,
- Exclure du périmètre le périphérique entre A25, A1, A23 et A27,
- Distinguer deux zones de réglementation de circulation : le cœur excluant les véhicules non classés et Crit'air 5 et 4, et la périphérie uniquement les critères non classés,
- Exclure les communes rurales et périurbaines,
- Mettre en place la ZFE-m seulement sur les zones à forte concentration urbaine,

4.2.4.3 *Sur la classification Crit'air*

- Prendre en compte le contrôle technique plutôt que sur le système Crit'air,
- Renforcer le contrôle technique des véhicules diesels,
- Rapprocher les délais entre chaque contrôle technique,
- Réaliser des contrôles antipollution sur les véhicules autorisés à circuler,
- Interdire de circulation les véhicules SUV, prendre en compte le poids du véhicule.

4.2.4.4 *Concertation*

- Organiser un référendum.

4.2.4.5 *Offres de mobilités*

- Mettre en place de parkings gratuits aux abords de la ZFE-m,
- Rendre gratuit les transports en commun,
- Rediriger les recettes de toutes les contraventions pour non-respect de ces règles vers un budget dédié au développement des alternatives au transport motorisé individuel intra et extra-urbain,
- Contraindre les flottes de transports en commun aux règles de la ZFE-m,
- Impliquer les bus dans la transition, notamment avec le biocarburant.

4.2.4.6 *Dérogations*

- Mettre en place des dérogations pour les faibles revenus,
- Mettre en œuvre des dérogations selon le poids du véhicule,
- Laisser la possibilité aux propriétaires des véhicules Crit'air non classé, 4 et 5 de les utiliser mais de ne pas pouvoir les revendre,
- Mettre en place une dérogation pour la pratique du covoiturage,
- Proposer un nombre de jours plutôt qu'un nombre de kilomètres pour la dérogation petits rouleurs,
- Limiter les dérogations dans le temps (lié à la mise en service du métro),
- Étendre la dérogation petit rouleurs de 12 000km/an,
- Étendre la dérogation petits rouleurs à 15 000 km pour prendre en compte les trajets longs hors Métropole Européenne de Lille,
- Restreindre les dérogations seulement à la police, pompiers, ambulances, les handicapés et les artisans,
- Mettre en place une dérogation pour les professionnels (TPE, artisans, auto-entrepreneurs),
- Créer une dérogation pour les situations d'urgence,
- Créer une dérogation publics précaires : situations familiales particulières, personnes âgées, étudiants, en recherche d'emploi et des situations particulières notamment les rendez-vous médicaux, transport lié aux enfants, courses, personnes dépendantes de la voiture pour rejoindre leur lieu de travail,
- Créer une dérogation à titre temporaire,
- Créer une dérogation véhicule ancien destiné à une activité professionnelle (proposition de balade touristique en véhicule ancien).

4.2.4.7 *Aides*

- Mettre en place des aides pour l'achat de véhicules d'occasion,
- Souhait d'un reste à charge très faible pour les plus modestes,

- Mettre en place des subventions pour location (type leasing véhicule Crit'AIR 1) et aides à l'acquisition de voitures électrique,
- Mettre en place un accompagnement pour les démarches administratives et dans la demande d'aide et de dérogation,
- Mettre en place un dispositif d'accompagnement pour les habitants et les entreprises,
- Propose de conditionner l'aide à l'achat à l'absence d'alternatives raisonnables en transports en commun ou vélo,
- Mettre en place un bonus écologique métropolitain pour acquisition de véhicules d'occasion,
- Mettre en place une prime à la casse ou une indemnisation pour mise au rebut,
- Cibler les aides pour l'achat de vélo et les abonnements transports en commun,
- Mettre en place une aide pour le financement de scooter électrique.

4.2.4.8 *Contrôle*

- Mettre en place une signalisation pour indiquer les voies autorisées par les véhicules non autorisés,
- Mettre en place un système digital automatique de contrôle sans vignette,
- Mettre en place un dispositif de contrôle pour la circulation des poids lourds en rétablissant l'usage de portiques,
- Mettre en place un système de péage pour financer les alternatives,
- Mettre en place un dispositif de contrôle antipollution.

4.2.4.9 *Environnement*

- Mettre en place des dispositifs de recharge véhicules électrique dans les immeubles,
- Mettre en place une taxe pour les véhicules étrangers polluants,
- Proposer une tarification pour les touristes étrangers qui n'ont pas le dispositif de vignette Crit'air,
- Interdire les poids lourds dans les villes en dehors des heures de livraison,
- Mettre en place des plateformes logistique en dehors des villes pour que les derniers kilomètres soient assurés avec un véhicule électrique,
- Laisser le parc automobile se renouveler naturellement.

4.2.4.10 *Autres propositions*

- Encourager le télétravail pour réduire le nombre d'usagers sur la route,
- Financer à 100% un kit « éthanol » pour les résidents de la MEL,
- Utiliser l'intelligence artificielle pour fluidifier le trafic (gestion des feux tricolores),
- Repousser vers un contournement de la MEL les camions venant de toute l'Europe en transit,

- Développer le ferroutage et le transport fluvial ainsi que les plateformes logistiques qui desserviront les villes à l'aide de véhicules électriques.

5 Synthèse des expressions des personnes publiques associées

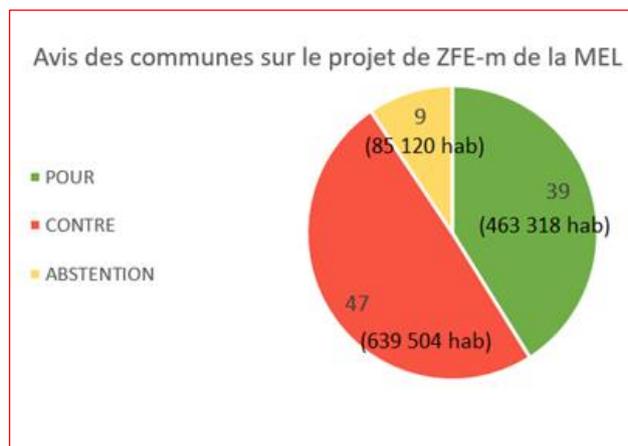
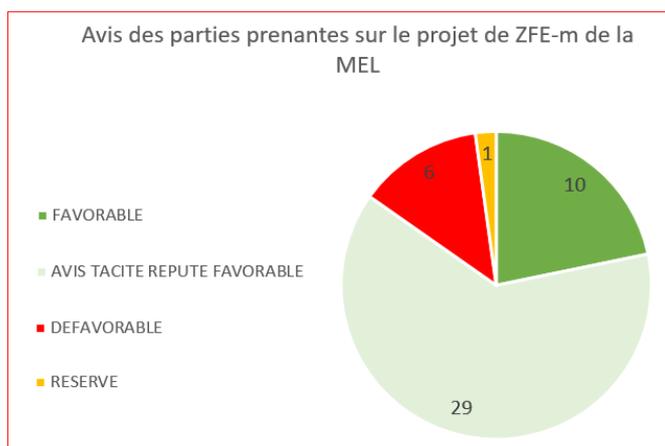
5.1 En chiffres

5.1.1 Avis sur le projet

103 avis sur 141 (95 communes de la MEL et les 46 partenaires) ont été recueillis :

- 86 avis sur 95 communes du territoire métropolitain ;
- 9 avis sur 26 communes limitrophes françaises ;
- 0 avis sur 6 communes limitrophes belges ;
- 3 avis sur 7 AOM et communautés de communes ;
- 4 avis sur 4 chambres consulaires ;
- 1 avis sur 3 gestionnaires de voirie

5.2 Les avis des communes de la Métropole



5.2.1 Les avis favorables

Sur les 86 communes qui ont émis un avis, 39 communes ont émis un avis favorable.

- Les offre de mobilités et alternatives

Plusieurs d'entre elles sont favorables à l'offre métropolitaine d'alternatives à la voiture individuelle : transports en commun, autopartage, covoiturage, vélos en libre-service, infrastructures de recharge pour les véhicules électriques, le dispositif « Changer ça rapporte »... etc.

Dans les territoires ruraux « où il y a peu d'offre de transport », la ZFE-m est ressentie comme davantage pénalisante. Les communes insistent sur la nécessité d'y développer les alternatives à la voiture individuelle.

L'une de ces 39 communes soutient la gratuité des transports en commun, le développement des services d'autopartage ou de covoiturage ainsi que la création de parkings relais. Les parkings relais sont pertinents lorsqu'il y a des « liaisons efficaces en transport en commun en périphérie de la zone concernée par la ZFE-m ». Le sujet des aménagements des mobilités douces est également abordé (pistes cyclables, cheminements piétons).

Elle regrette cependant la « baisse du budget transport qui a dégradé l'offre de bus » et qui ne permettra pas la desserte en tramway comme cela été prévu initialement dans le SDIT.

Une autre commune rappelle l'absence de projet porté par le SDIT sur son territoire.

- L'information

L'une de ces 39 communes soutient la nécessité de mettre en place « un véritable accompagnement », notamment pour l'information et l'accompagnement individualisé des administrations, établissements scolaires et entreprises.

- Les aides et dérogations

L'accompagnement financier des propriétaires est une condition pour la mise en œuvre de la ZFE-m.

Plusieurs d'entre elles sont favorables à l'aide au retrofit en complément de celle de l'État et souhaitent qu'elle soit fléchée vers les publics en difficulté. Ces mêmes communes sont favorables aux dérogations pour les abonnés des transports en commun et petits rouleurs. L'une d'elles émet cependant une réserve sur le plafond des 8 000 km considéré comme « 8 fois supérieur à ce que préconisent les experts du climat ».

Une autre soutient la nécessité de mettre en place le scénario de référence mais de « manière progressive ». Ainsi il est demandé que le calendrier soit révisé en conséquence.

Par ailleurs, il est souhaité un accompagnement plus conséquent par l'État et la Métropole de Lille des habitants notamment les plus modestes pour « favoriser l'acceptabilité sociale de cette mesure ». Cet accompagnement passe notamment par l'aide au renouvellement de véhicule. Outre la mise en place d'un accompagnement des publics les plus modestes, la mise en œuvre de la ZFE-m doit être conditionnée au renforcement de l'offre de transports en commun « sans attendre l'échéance 2035 du SDIT, l'accélération de la mise en œuvre du schéma cyclable et du réseau express vélo, l'augmentation du nombre de parkings relais, d'aires de covoiturage,

l'augmentation du nombre de bornes de recharges électrique, l'identification et la préservation de foncier dédiés à la logistique dans les documents d'urbanisme ».

Pour favoriser l'acceptation de la mesure, « une stratégie d'information et de communication » doit être définie. L'accompagnement des habitants du territoire de la ZFE-m mais également de ceux du département, de la région, des villes frontalières, les touristes ainsi que les catégories professionnelles résidant ou non au sein de la MEL permettra une meilleure acceptation de la mesure.

Le contrôle des dérogations ne doit pas « reposer sur un contrôle exclusivement humain » et doit être soutenu par l'État.

5.2.2 Les avis réservés

9 communes ont émis un avis réservé sur le projet. Tout en partageant l'enjeu d'amélioration de la qualité de l'air, certaines communes ont émis des réserves conditionnant la mise en œuvre de la ZFE-m.

Les sujets abordés par les communes sont les suivants :

- Le calendrier

Le calendrier de mise en œuvre au 1er janvier 2025 semble trop ambitieux au regard du calendrier de déploiement des solutions alternatives.

- Le périmètre

Le périmètre proposé ne prend pas en compte la dépendance plus importante des zones rurales à la voiture individuelle.

- Les vignettes Crit'air

Le système Crit'air est remis en cause par les communes, qui considèrent que le dispositif « devrait mieux prendre en compte le kilométrage annuel, le taux de covoiturage, le poids, la puissance du véhicule et l'impact global dans une logique de cycle de vie ».

- Les aides et dérogations

L'accompagnement financier des propriétaires est une condition soulignée par certaines communes. L'une d'elles exige « un panel d'aides financières suffisamment diversifiées de la part de l'État et la MEL pour accompagner les plus modestes vers le renouvellement de leur véhicule ».

Une autre critique l'absence de critères d'accessibilité des aides et de modalités ou montant de ces dernières.

- Les offres de mobilités alternatives

Le développement des alternatives à la voiture individuelle dont les infrastructures cyclables et piétonnes est une des conditions à la mise en œuvre de la ZFE-m. Celle-ci est « conditionnée à une couverture optimale du territoire de la métropole par les transports en commun (SDIT et plan bus), à l'arrivée du tramway [...] et au déploiement conséquent de bornes électriques ».

Certaines communes émettent une réserve sur la temporalité de mise en œuvre de la ZFE-m qui n'est pas « concomitante avec le déploiement de nouvelles infrastructures ».

La mise en œuvre de la ZFE-m doit se faire « de façon juste et équitable d'un point de vue social et également d'un point de vue géographique » pour ne pas pénaliser ceux n'ayant pas accès aux transports en commun.

- La concertation, l'information

Plusieurs communes demandent une concertation plus approfondie, jugeant que les 4 167 réponses, issues de la première consultation volontaire, ne sont pas représentatives de l'avis de la population de la MEL.

- Le contrôle

Les communes s'interrogent sur la capacité de contrôle.

- L'impact sur la population

Certaines communes expriment une crainte sur le fait que le projet pénalise ceux qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule. Selon elles, ces populations subiront un impact plus important, « ayant des revenus modestes et qui ont une part plus élevée de véhicules non classés, tandis que celles avec des foyers ayant des revenus plus élevés ont une part plus faible de véhicules non-classés ».

Certaines mettent en avant la réalité des habitants des zones rurales n'ayant pas d'autres moyens que de se déplacer en voiture. La crainte de l'isolement des personnes âgées est également partagée.

- L'impact environnemental

Une commune souligne que la pollution est aussi liée à « l'usure des plaquettes de freins et pneus (plus intense avec des véhicules toujours plus lourds) et à la production des batteries, qui ne sont pas prises en compte ».

5.2.3 Les avis défavorables

Sur les 86 avis des communes de la Métropole, 47 ont émis un avis défavorable.

Malgré un partage de l'enjeu d'amélioration de la qualité de l'air plusieurs communes s'opposent au projet même de ZFE-m.

- Le calendrier

La date de mise en œuvre de la ZFE-m au 1er janvier 2025 est remise en cause compte tenu « des délais de communication, des choix de changement de véhicules ou de mode de transport des habitants, des demandes de dérogation à traiter, des bornes électriques qui n'arriveront qu'en juillet 2025 ». Le calendrier ne permet pas de mettre en place des alternatives à la voiture selon certaines communes. Le renouvellement du parc par des voitures électriques ne pourra se faire assez rapidement par rapport à la mise en place de la ZFE-m.

Plusieurs communes demandent à ce que la MEL respecte le calendrier et les conditions minimalement requises par la loi.

- Le périmètre

Le périmètre exclut « environ 33 000 véhicules de métropolitains auxquels s'ajoutent ceux des automobilistes habitants hors de la métropole mais venant y travailler et celui-ci ne tient pas compte des spécificités des territoires ruraux et périurbains. »

- La concertation

Une faible participation lors de la consultation volontaire préalable est relevée.

Le choix des 2 scénarii ne reflète pas la diversité des opinions exprimées, compte tenu du fait que « 63% des métropolitains ne veulent pas d'une ZFE-m qui exclurait les Crit'air 4 et 5 ».

- Les offres de transport

La nécessité de développer les alternatives à la voiture est partagée par de nombreuses communes, qui considèrent que « les moyens de transports alternatifs ne sont pas à la hauteur de l'enjeu ».

Elles considèrent que cette ZFE-m pénaliserait ceux qui n'ont pas accès aux transports en commun ou qui ne sont pas suffisamment desservis en solutions alternatives à la voiture notamment dans les zones rurales ou ne disposant pas de « moyens de transports en commun dits lourds ».

Il est souhaité que les transports en commun soient plus « fiables, réguliers, sécurisés et respectant les horaires ». La nécessité d'utiliser la voiture pour se rendre sur son lieu de travail, notamment lorsque les horaires sont décalés, est une réalité partagée par les communes. Par ailleurs, l'offre de transports en commun n'est pas forcément une alternative pour tous.

L'amélioration de l'offre passe par des dispositifs tels que les parkings relais ou les mobilités douces. En effet, certaines communes ne disposent pas « de pistes cyclables sécurisées et de modes de cheminements doux ».

L'action doit aussi se poursuivre « en faveur de l'évolution et l'innovation tarifaire pour rendre les transports publics plus attractifs et plus accessibles notamment avec la mise en œuvre du schéma directeur des infrastructures de transport ». Les communes encouragent également la Métropole à poursuivre sa politique de mobilité notamment avec la mise en œuvre du SDIT, regrettant pour certaines, que le SDIT « n'apporte aucune réponse aux problèmes de déplacements des habitants des communes rurales de la Métropole ».

- L'impact de la ZFE-m sur les populations

L'impact du projet sur les revenus faibles est évoqué par de nombreuses communes.

Le projet crée une « injustice sociale » et une « fracture sociale », impactant « les personnes en recherche d'emploi », celles des catégories populaires et moyennes, les travailleurs précaires ainsi que les artisans. Les jeunes, les étudiants, les personnes âgées ainsi que les familles nombreuses seront également impactés.

Cette mesure pénalise ceux qui « n'ont pas d'autres choix que de se déplacer en voiture ». Cela impacte les déplacements des habitants des communes rurales et ceux mal desservis par les transports. Ce projet a un impact sur les usagers ayant besoin de se déplacer, notamment pour se rendre au travail (horaires de travail décalés) ou encore accéder aux soins.

L'impact sur la liberté de circuler notamment des foyers précaires est également un argument contre le projet.

- Les aides et dérogations

Le reste à charge trop important rend inaccessible l'achat de véhicules non polluants par les plus modestes.

L'insuffisance du dispositif d'aides mis en place est critiqué par plusieurs communes. Les mesures d'accompagnement proposées ne concernent pas tous les ménages et le calendrier de mise en œuvre de la ZFE-m ne permettra pas aux mesures d'accompagnement d'être efficaces.

La nécessité de mettre en place des aides et un dispositif d'accompagnement au changement de mobilité sont des conditions essentielles à la mise en œuvre de la ZFE-m car les « restrictions de circulation vont impacter les personnes aux revenus les plus faibles ». Certaines communes s'interrogent sur le dispositif d'accompagnement des familles les plus précaires et les classes moyennes n'ayant « pas les capacités financières de changer de voiture ou d'avancer et de payer le reste à charge du rétrofit ».

Le rétrofit est un sujet qui a été abordé par plusieurs communes. Les dérogations et l'aide au rétrofit paraissent insuffisantes, d'autant plus que le rétrofit ne peut s'appliquer sur tous les véhicules.

Les dérogations atténuent certes les conséquences sociales de la ZFE-m mais ont un impact sur les effets du projet : « la liste des dérogations diminuera fortement l'impact d'amélioration de la qualité de l'air attendu par le scénario de référence ».

- Le contrôle

Le contrôle interroge les communes ne possédant pas de police municipale. La crainte est partagée par d'autres communes, n'ayant pas les moyens suffisants de contrôler les dérogations pouvant être mises en place.

Sans contrôle, certaines communes indiquent que « la simple incitation ne peut pas permettre d'obtenir des résultats ».

- L'électromobilité

Plusieurs communes souhaiteraient un déploiement et un développement de bornes de recharge électrique sur leurs territoires.

- L'impact de la ZFE-m sur l'environnement

Plusieurs communes considèrent que l'écologie punitive n'est pas une solution.

L'impact négatif sur l'environnement du remplacement d'un véhicule, ayant pourtant passé favorablement le contrôle technique, est partagé par certaines communes.

La pollution est aussi liée à « l'usure des plaquettes de freins et pneus (plus intense avec des véhicules toujours plus lourds) et à la production des batteries, qui ne sont pas prises en compte.

Plusieurs communes rappellent que la pollution provient également du trafic aérien de l'aéroport de Lesquin et de la circulation des poids lourds.

- L'impact de la ZFE-m sur l'économie et la logistique

Les communes font également part de leur inquiétude concernant les impacts de la ZFE-m sur les acteurs économiques du territoire.

5.2.4 Les propositions formulées par les communes

Propositions d'accompagnements financiers :

- Gratuité des transports en commun à l'échelle de la MEL, voire à la région Hauts-de-France,
- Gratuité pour les usagers de manière progressive en passant par une tarification sociale dans l'attente d'une gratuité plus étendue,
- Révision de la politique tarifaire pour rendre les transports plus attractifs,
- Prolongation de la gratuité des cartes Pass Pass pour les étudiants sans limite d'âge,
- Versement d'aides pour les faibles revenus,
- Envisager des aides financières pour accompagner le changement de véhicule pour des besoins professionnels,
- Aide à l'achat de véhicule moins polluant, pour les ménages les plus modestes ne disposant d'aucune autre offre de mobilité,
- Aide à l'achat d'un vélo,
- Aide significative au rétrofit (subvention d'au moins 75% du coût de la transformation),
- Accompagnement des communes par la MEL.

Proposition de dérogation complémentaires :

- Dérogation pour les territoires sous-alimentés en transport en commun,
- Dérogation pour les publics précaires (situations familiales particulières et travailleurs),
- Attention particulière pour les personnes handicapées ayant des véhicules anciens,
- Dispositions supplémentaires en faveur des salariés en horaires décalés ou en horaires de nuit,
- Dérogation pour les véhicules TPE/PME.

Proposition de développement de l'offre en transports en commun et mobilités alternatives :

- Mise en cohérence des horaires et le cadencement des transports en commun dans la ville à l'échelle du bassin afin de favoriser le rabattement vers les pôles d'échanges,
- Adaptation des arrêts, des horaires et le cadencement des lignes de bus aux besoins du territoire (écoles, collèges, lycées, etc.) et l'amélioration du maillage des lignes de bus sur l'ensemble de la commune,
- Création d'aménagements qualitatifs pour l'ensemble des usagers (piétons/cyclistes/voitures),
- Prise en compte des mobilités douces pour la ville, à l'échelle du bassin et du territoire de la MEL,
- Amélioration de la lisibilité du plan cyclable à l'échelle du bassin et de développement de pistes cyclables afin de faciliter l'accès aux pôles multimodaux de la gare d'Armentières et de Saint Philibert,
- Déploiement des trottinettes électriques, des vélos à assistance électrique en libre-service et des véhicules partagés,
- Aide et appui de la MEL dans ses échanges avec la SNCF, dans le cadre du développement et de l'amélioration de la desserte ferroviaire (cadencement, nombre de rames, etc.),
- Déploiement de l'électromobilité à l'échelle des quartiers,
- Accélération de la mise en œuvre du SDIT,
- Encourager les dispositifs de covoiturage sur le territoire métropolitain,
- Attente d'une politique beaucoup plus ambitieuse et incitative pour développer l'autopartage, le covoiturage, l'autostop organisé.

Proposition sur les modalités de la ZFE-m :

- Évaluation à effectuer après la mise en place de l'interdiction de la circulation des véhicules Non Classés. Cette évaluation permettrait de déterminer la pertinence ou non de la mise en place d'un renforcement dans un second temps,
- Mise en place d'un contrôle efficace,
- Application progressive dans un premier temps uniquement les jours de pic de pollution,
- Nécessité d'étudier la pollution liée au poids des véhicules,
- Création d'une station de mesure de la qualité de l'air sur le territoire communal,
- Véritable réflexion à engager sur la qualité de l'air à l'échelle de l'Eurométropole,
- Réduire le périmètre à la zone desservie par les transports en commun,
- Mise en place d'un service dédié aux renseignements des usagers,
- Demande à ce que le périmètre de cette ZFE-m soit travaillé et concerté avec les communes et les habitants : une réunion publique dans chaque commune de la Métropole, sollicite une consultation publique,
- Créer un service de conseillers en mobilité missionnés par la MEL pour aider les ménages qui les sollicitent, en ciblant les territoires qui ont une part élevée en véhicules Non classés.

5.3 Les avis des territoires voisins

5.3.1 Les avis favorables et réservés

4 communes limitrophes ont émis un avis favorable au projet.

Cependant, elles rappellent la réalité des habitants « défavorisés et/ ou fortement dépendants de la voiture ».

La mise en œuvre des dérogations interroge et implique la nécessité de développer des mesures d'accompagnement.

La crainte du report de trafic sur les « zones non réglementées » est également évoquée.

Enfin, les communes demandent des éclaircissements sur le dispositif de contrôle.

5.3.2 Les avis défavorables

5 communes ont émis un avis défavorable.

Certaines considèrent qu'il n'y a pas eu de prise en compte de la réalité des habitants hors MEL ayant besoin de s'y rendre pour une activité professionnelle.

L'offre en transports en commun doit être développée, avec une gratuité à envisager.

Les communes s'interrogent sur le contrôle qui sera mis en place.

5.4 Les avis des AOM

5.4.1 Les avis favorables et réservés

Artois Mobilités partage l'enjeu d'amélioration de la qualité de l'air. L'impact de la mesure sur les revenus les plus modestes n'ayant pas les moyens de se procurer un véhicule neuf est cependant rappelé. L'Autorité organisatrice de la mobilité ne souhaite pas rendre un avis sur le territoire voisin qu'est la Métropole de Lille mais partage ses inquiétudes quant aux « 60 000 navetteurs artésiens qui chaque jour traversent les limites administratives, en majorité en voiture individuelle pour aller travailler dans la métropole. »

Le Service Public de Wallonie-Mobilité et Infrastructures partage également les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air. Les dérogations et les mesures d'accompagnement sont une condition essentielle à la mise en œuvre de la ZFE-m compte tenu de l'impact qu'elle aura « sur une frange de la population économiquement

défavorisée ». Le service public de Wallonie-Mobilités s'est exprimé favorablement aux dérogations petits rouleurs et pour les utilisateurs des transports en commun.

5.4.2 Les avis défavorables

La Communauté d'Agglomération Lens-Lévin s'est exprimée défavorablement au projet de ZFE-m malgré le fait qu'elle partage l'enjeu d'amélioration de la qualité de l'air. La communauté d'agglomération soutient le fait que la ZFE-m n'aura pas d'effet sur l'amélioration de la qualité de l'air, avec un « effet négatif sur les populations et sur l'attractivité du territoire ». La CALL s'exprime sur l'impact de la mesure sur les populations n'ayant pas d'alternatives à la voiture compte tenu de « la desserte en transports en commun inadaptée en termes d'horaires et de fréquence ». L'impact négatif de la ZFE-m sur les artisans est également rappelé. Le calendrier est également remis en cause compte tenu des échéances plus lointaines pour la mise en service des projets de transports en commun ou d'aménagements cyclables. Enfin, la crainte d'un report de trafic compte tenu de l'intégration des voiries nationales dans le périmètre est exprimée.

5.4.3 Les propositions formulées par les partenaires

- Artois Mobilités :
 - Sollicite un échange concernant le développement des solutions de covoiturage partagées.
- Le Service Public de Wallonie-Mobilité et Infrastructures
 - Demande l'élargissement de la dérogation sur les transports à l'ensemble des possesseurs d'un abonnement de transport public vers la Métropole afin d'inclure les citoyens wallons.

5.5 Les avis des chambres consulaires

5.5.1 Les avis favorables et réservés

La chambre de commerce et d'industrie Grand Lille et la Chambre de commerce et d'industrie des Hauts de France ont remis un avis favorable au projet de ZFE-m, partageant l'enjeu d'amélioration de la qualité de l'air. Elles émettent cependant une réserve quant à l'impact du projet sur les « populations fragiles et les demandeurs d'emploi ». Il est rappelé que dans « les communes accueillant des foyers à revenus les plus modestes, la part de véhicules non-classés est plus élevée que dans les communes où les foyers ont des revenus plus élevés ». Trois types de populations sont identifiées comme étant les plus impactées par la ZFE-m : « les actifs en horaire décalés, les navetteurs en provenance ou en partance vers l'extérieur de la Métropole, les ménages modestes motorisés ».

La nécessité d'informer les entreprises sur les dérogations existantes est indispensable d'autant plus que le projet aura un impact sur ces dernières. Les CCI souhaitent éviter que ce projet soit « un frein au recrutement des

entreprises du territoire ». La chambre de commerce s'est prononcée en faveur de la dérogation petit rouleurs et des dérogations permettant de « tenir compte de la situation de certains professionnels plus fragiles ou ayant besoin d'équipements spécifiques pour lesquels l'offre alternative est insuffisante ».

La chambre d'agriculture Nord-Pas de Calais partage l'enjeu d'amélioration de la qualité de l'air. Après avoir rappelé les dérogations mises en place par la Métropole et qui pourront s'appliquer au monde agricole, la chambre d'agriculture a rappelé la nécessité de mettre en place une « campagne de sensibilisation et de communication ciblée vers les agriculteurs ». Cette campagne permettra d'informer des « aides disponibles, des dérogations mises en place et des modalités pratiques pour pouvoir bénéficier de ces dérogations ».

La Chambre des métiers et de l'artisanat des Hauts de France a également émis un avis réservé. Si elle partage les enjeux environnementaux autour du projet, elle émet 4 conditions qui lui permettrait d'adhérer pleinement au dispositif : Elle demande une sensibilisation spécifique au public des artisans, la métropolisation du dispositif Marguerite, la mise en place des dérogations temporaires pour les véhicules des artisans pour leur laisser le temps de s'adapter à la nouvelle norme, elle fait également référence à un courrier envoyé à la MEL en 2021 lors des premières études sur la ZFE-m qui sollicitait la création d'une dérogation pour les véhicules immatriculés Magasin. Enfin elle sollicite une étude pour la mise en place d'aides financières à l'achat de véhicules moins polluants.

5.5.2 Les propositions formulées par les chambres consulaires

- La chambre de commerce et d'industrie Grand Lille et celle des Hauts de France :
 - Propose de mettre en place des dérogations pour personnes fragiles ayant besoin d'équipements spécifiques ou pour lesquelles l'offre alternative est insuffisante,
 - Approuve l'établissement d'une liste de dérogations pour certaines catégories de véhicules professionnels,
 - Souhaite que les modalités de demandes de dérogations soient facilitées et rapides pour éviter de créer de nouvelles contraintes.

- La chambre d'agriculture Nord-Pas de Calais :
 - Demande la mise en place de dérogations ou aides pour le renouvellement du parc automobile des agriculteurs,
 - Demande que les tracteurs et autres véhicules agricoles puissent bénéficier d'une dérogation permanente et définitive.

5.6 Les avis des services de l'État, gestionnaires de voirie

5.6.1 Les avis favorables et réservés

Le Préfet des Haut-de-France a appuyé l'avis de la DGITM indiquant à la Métropole de Lille la nécessité de réaliser « une étude d'impact sur l'écoulement du trafic, notamment en étudiant les possibilités d'itinéraires alternatifs ». Cette étude menée par la MEL est une condition à l'intégration du réseau routier national dans le périmètre de la ZFE-m.