

## Synthèse de la consultation ZFEm Juin 2021

### CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES SUR LE PROJET DE LA ZFEm

Du 15 décembre 2020 au 15 février 2021 et du 13 avril au 12 juin 2021, en application des dispositions de l'article L 2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), les 7 communes limitrophes de la future ZFEm (Bétheny, Bezannes, Champigny, Cormontreuil, Saint-Brice-Courcelles, Ormes et Tinquieux), l'autorité organisatrice des mobilités, la Région GRAND EST, le délégataire des transports en commun sur le pôle REIMS METROPOLE, TRANSDEV, les gestionnaires de voirie, le Préfet, le Département de la Marne, la Société des autoroutes du Nord et de l'est de la France (SANEF), et les chambres consulaires, la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Reims (CCI), la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA), la Chambre d'agriculture de la Marne, ont été consultés par la Communauté urbaine du Grand Reims (CUGR), le Maire de Reims et le Maire de Tinquieux.

Conformément à l'article R 2213-1-0-1 du même code, le dossier de consultation du projet de ZFEm comprenait :

- une évaluation environnementale avec un résumé non technique, une description de l'état initial de la qualité de l'air sur le territoire en contentieux, une analyse des émissions de polluants dues au transport routier, une évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions de circulation, l'évaluation de l'incidence de la ZFEm sur la qualité de l'air et le report de trafic ;
- un projet d'arrêté de circulation instaurant la ZFEm sur Reims et Tinquieux ;
- une étude d'ATMO GRAND EST sur les bénéfices sanitaires attendus de la ZFEm.

Au cours des consultations sur les arrêtés municipaux de Reims et de Tinquieux, la commune de Tinquieux a transmis par courrier un avis favorable au projet de ZFEm de Reims. Le Préfet de la Marne, la CCI, la Région, le département, la SANEF ont tous émis un avis favorable. Les élus d'Ormes, s'ils reconnaissent l'intérêt des restrictions de circulation dans les rues du centre-ville de Reims, en fonction de la catégorie Critair à laquelle appartiennent les véhicules, émettent en revanche un avis défavorable au passage de la traversée urbaine de Reims en Zone à Faibles Emissions. Les avis des autres communes et personnes publiques associées n'ayant pas été rendus avant le 12 juin 2021 sont tous réputés favorables.

Les avis émis ont souvent été assortis de propositions, de remarques ou de réserves concernant le projet de ZFEm.

- **Inscrire la ZFEm en cohérence avec le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et le projet d'alimentation territorial**

Sollicitée en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, la Région Grand Est demande que les gains espérés de la ZFEm soit mis en rapport avec les objectifs fixés par le SRADDET en matière de développement des mobilités nouvelles (objectif 13), de réduction des émissions de polluants (objectif 15) et de développement d'une mobilité durable des salariés (objectif 30). Ainsi, le projet de la

ZFEm devra s'intégrer dans le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et la stratégie de Mobilité du territoire.

La Chambre d'agriculture rappelle que la loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous (EGalim) imposera d'ici quelques mois un approvisionnement de la restauration collective en produits locaux. Le Projet Alimentaire Territorial de la Montagne de Reims devrait structurer le développement des circuits courts et des filières d'alimentation de proximité. A ce jour, plusieurs producteurs locaux sont amenés à réaliser des livraisons dans les secteurs concernés par le projet de ZFEm. La Chambre d'agriculture demande une dérogation pour les véhicules de ces producteurs locaux.

- **Véhicules concernés et renouvellement du parc**

La Chambre de Commerce et de l'Industrie remarque qu'un effort important devra être fait par l'ensemble des entreprises présentes afin de pouvoir être autorisées à circuler au sein de la ZFEm. Certaines activités ou petits artisans ne pourront pas obligatoirement se conformer à cette restriction et, du fait notamment de la pandémie actuelle, ne seront pas, à court terme, en mesure de réaliser des investissements sur le renouvellement de leur parc auto. Elle demande un accompagnement financier important par rapport au renouvellement du parc automobile, ainsi que la mise en place sur le territoire d'un maillage pour les recharges de véhicules propres (stations de gaz naturel pour véhicules (GNV), bornes de recharges électriques, ...).

Elle indique aussi, que les salariés travaillant sur l'agglomération seront également impactés par cette ZFEm. Tous ne pourront être en mesure de changer leur véhicule dans le temps imparti et se conformer aux catégories Crit'Air. Une attention devra être portée par la collectivité sur cette problématique, notamment par l'adéquation entre les lignes de bus et leurs fréquences et les besoins des salariés

Enfin, la Chambre d'Agriculture souligne que plusieurs axes de circulation de la future ZFEm sont couramment employés par des engins agricoles. La contrainte risque ainsi d'être bien réelle pour la circulation agricole traversante sur l'axe Epernay-Neufchatel/Laon ou bien de Saint Brice Courcelles pour aller aux ETS PRIMAULT. En effet, l'itinéraire incontournable passe par le canal (Bd Dieu Lumière-Henriot-Doumer-Noirot). De même, quelques traversées d'engins agricoles sont aussi usuelles sur le Boulevard Pommery et l'Avenue de Champagne.

## **1. Périmètre de la ZFEm**

La Chambre de Commerce et de l'Industrie s'interroge sur de futures décisions prises par la collectivité pouvant impacter les entreprises. Ces dernières sont positionnées en périphérie de la future ZFEm et ne font donc pas partie du périmètre stricto sensu de la ZFEm. Néanmoins, les entreprises installées sur ces parcs seront obligatoirement impactées par ces restrictions de trafic, tant au niveau des livraisons par exemple au sein de la ZFEm qu'au niveau du trafic interurbain du fait de l'intégration de la Traversée Urbaine de Reims (TUR ou A344) dans le périmètre. Elle souhaiterait pouvoir avoir des informations complémentaires sur les itinéraires de délestage dans le but de pouvoir informer l'ensemble des entreprises présentes tant sur le territoire rémois que sur l'ensemble de la Marne. En effet, l'intégration de la TUR dans le périmètre de ZFEm impactera obligatoirement l'ensemble des entreprises marnaises.

Aussi, la Chambre de Commerce et de l'Industrie demande d'accompagner cette instauration de périmètre ZFEm à plusieurs niveaux par :

- Une communication importante auprès des entreprises. Une campagne d'une durée minimum de 3 mois est prévue par la loi mobilité.
- Une concertation.

Enfin, la SANEF et la Direction des Infrastructures de Transport précisent que le périmètre de la ZFEm, en ce qui concerne l'axe autoroutier, doit correspondre à des points de choix (diffuseur autoroutier) pour les automobilistes afin de leur donner la possibilité de contourner la zone. Ces organismes estiment qu'un début de ZFEm en section courante présente des risques en termes de sécurité des usagers liés à des freinages brusqués, voire des contre-sens.

L'intégration de la traversée urbaine de Reims et les éventuels reports afférents inquiètent les élus de la commune d'Ormes. Ils constatent dans le centre de leur commune, sur son contournement et dans notre Zone des Blancs Fossés, une circulation de transit particulièrement dense et sur des voies qui n'y sont pas toujours adaptées et qui souffrent de cet important trafic.

## 2. Evaluation de la ZFEm

La Chambre de Commerce et de l'Industrie demande une évaluation de l'évolution du parc automobile sur la durée de la mise en œuvre de la ZFEm

### CONSULTATION DU PUBLIC

Du 24 septembre 2020 au 30 octobre 2020, un questionnaire « Parlons air » a été mis en ligne sur le site internet du Grand Reims. Il était organisé autour de 5 grands thèmes :

- La qualité de l'air et vous ?
- L'évolution de vos habitudes de déplacement : vers des déplacements plus vertueux ?
- Les leviers, les blocages à l'évolution de vos habitudes de déplacement vers des déplacements moins impactant sur la qualité de l'air ?;
- Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFEm) et vignettes Crit'air, de quoi s'agit-il ?
- Votre profil ?

935 personnes se sont exprimées. Les principaux résultats sont présentés sur la page internet de la ZFEm de la ville de Reims et du Grand Reims.

Du 15 février 2020 au 17 mars 2020 s'est déroulée la phase de consultation à l'attention du grand public conformément aux dispositions des articles L 2213-4-1 du CGCT et L 123-19-1 du code de l'environnement.

Le dossier de consultation portant sur le projet de ZFEm a ainsi été mis à disposition du public sur 7 sites (hôtel de ville, hôtel de la communauté et mairies de proximités de la ville de Reims), y compris par voie électronique sur le site de la Communauté urbaine du Grand Reims et de la Ville de Reims : [www.grandreims.fr/ZFEm](http://www.grandreims.fr/ZFEm) ou [www.reims.fr/ZFEm](http://www.reims.fr/ZFEm)

Cette phase de consultation du public a été renouvelée du 13 avril 2021 au 12 mai 2021 avec la mise à disposition du projet d'arrêté municipal instaurant une ZFEm sur la partie aquatintienne de l'A344. Le dossier de consultation a été déposé en Mairie de Tinquieux et consultable sur [www.grandreims.fr/ZFEm](http://www.grandreims.fr/ZFEm).

Au terme de cette consultation, 333 avis ont été émis dont 308 par voie numérique.

Alors que lors du sondage « parlons air », 59% des personnes affichaient une opinion favorable sur le dispositif ZFEm, 232 personnes (70%) **se prononcent contre la mise en œuvre de la ZFEm au cours de la consultation.**

Même si l'intérêt de préserver la qualité de l'air peut être exprimé, l'opposition à la mesure s'affiche en premier lieu sur une perception de la ZFEm comme une entrave à la liberté de circuler : « *la répression du peu de libertés que nous avons encore ?, sacrifier nos mobilités<sup>1</sup>* ». Ce sont les restrictions sur la traversée urbaine et les grands boulevards qui cristallisent ce sentiment : « *pour*

---

<sup>1</sup> Les phrases en italique sont des *verbatim* repris des avis sans modification par l'auteur de la synthèse.

*l'hyper centre OK, mais pas pour l'ex A4 (Cormontreuil / Tinquieux) et le grand boulevard », « l'incompréhension est sur l'intégration de la traversée urbaine ».*

Les personnes opposées à la mesure souhaitent avoir le choix sur leur moyen de déplacement, et ce sans restriction.

La ZFEm est aussi jugée par les opposants à cette mesure comme une mesure antisociale. Selon eux, *« elle ne favorisera qu'une partie de la population (les plus aisés) »*. Ils indiquent leur difficulté à renouveler leur véhicule, *« même avec des aides »* qu'ils jugent destinées à *« acheter une voiture électrique ou hybride »*.

A ce propos, les personnes opposées à la mesure remettent en cause la classification des certificats CRIT'AIR. Selon elles, *« la classification CRIT'AIR ne correspond pas à la réalité de l'impact écologique »*. Elles demandent de *« mettre en place une vignette en fonction de la pollution de chaque véhicule lors du contrôle technique »*. Il existe une réelle incompréhension sur le fait que les voitures en règle avec le contrôle technique puissent faire l'objet de restriction de circulation du fait de la date de leur mise en circulation. *« La liquidation du parc automobile doit se faire avec le contrôle technique, pas autrement »*. De nombreuses personnes font référence à l'obsolescence programmée des appareils ménagers. *« On pousse à conserver et réparer les appareils ménagers, mais par contre il n'y a aucun problème à "jeter" nos vieilles voitures qui peuvent être très bien entretenues et pour lesquelles des solutions techniques simples existent déjà et locales en plus : l'E85 .... »*. *« Ce qui revient à penser que cette réforme voulant supprimer les anciennes voitures n'est pas une réforme environnementale mais plutôt économique »*.

Certains s'inquiètent de l'incidence des restrictions de circulation en centre-ville sur le dynamisme des commerces : *« la mort des petits commerces de centre-ville étant donné qu'une majorité de gens ne s'y rendront plus en voiture »*.

D'autres remettent en cause le principe même de la consultation : *« Le pire on nous demande notre avis alors que c'est déjà décidé »*.

**101 avis (30%) n'expriment pas d'opposition au projet. 64 personnes (19%) sont clairement en faveur du projet de ZFEm** tel qu'exposé dans le dossier de consultation.

Les personnes favorables à la mise en œuvre d'une ZFEm soulignent que cette mesure *« permettra un gain santé irréfutable et améliorera la qualité de vie de tous. »*. Elles constatent que le *« nombre d'habitants soumis à des journées toxiques est en augmentation »*. Selon elles, *« c'est de la responsabilité de la commune de protéger la santé des personnes hypersensibles à la pollution »*. Elles souhaitent *« inscrire la ville de Reims dans une évolution éco responsable »*. Elles s'étonnent de la présence d'une autoroute en plein cœur de ville et qu'il soit autorisé la construction d'immeubles en proximité. La mise en œuvre de la ZFEm nécessitera de toute façon des changements dans les mobilités et la consommation des citoyens, *« J'ai l'impression de participer à l'effort de réduction de la pollution en utilisant des modes de transport alternatifs au quotidien »*, ainsi que le contrôle de la mesure. Les personnes consultées demandent à ce qu'un travail conjoint soit effectué par la collectivité en faveur de la lutte contre la pollution sonore.

Les avis expriment une position ambivalente des différents groupes sur la **progressivité de la mesure**.

Alors que certains avis expriment leur déception sur le calendrier *« comme tout ce qui touche à l'environnement, les mesures soient si lentes à être mise en place et le planning trop étalé...la mise en place est beaucoup trop longue ! Un changement total d'ici 2022 serait le minimum. »* *« Une pleine application en 2024... C'est trop long. Il est déjà bien tard pour agir alors que Reims dépasse régulièrement depuis des années les seuils d'alertes... »*. D'autres voix demandent de prolonger les délais de mise en application des restrictions *« peut être laissé un peu plus de temps aux gens de s'y*

habituer ». « La mise en place de cette ZFEm est bien trop prématurée et devrait être retardée a minima d'une année (1er janvier 2023 pour Crit'air 5 et hors classement). »

Alors que l'expression sur l'acceptation de la ZFEm diffère diamétralement, les points de vues des différents groupes convergent sur :

- **les reports de trafic et le report modal**

Le constat est identique. Les personnes empruntant la traversée urbaine passeront par des itinéraires de substitution : « Qui plus est, inclure la TUR dans la ZFE risque de déplacer et d'augmenter la pollution, en effet les véhicules risquent soit de contourner la ZFE en passant dans les rues de Tinquieux, Croix-rouge, Courlancy, Murigny, ou alors en contournant par l'Autoroute, augmentant la pollution émise du fait d'une vitesse plus importante et impactant d'autres quartier ».

Il ne faut pas exposer à la pollution des habitants d'autres quartiers ou d'autres communes.

Pour répondre à cet objectif, la solution proposée est de mettre la ZFEm sur tout le territoire de Reims « pour moi ce projet doit concerner TOUT Reims ou rien », « Comme ça, tous les quartiers seront à la même enseigne, et la qualité de l'air va vraiment s'améliorer ». Les personnes en accord avec le dispositif proposent aussi de favoriser le report modal, défini comme une priorité assez urgente : « Je participe à cette limitation de la pollution dans la limite de mes moyens en utilisant exclusivement les transports en commun pour me rendre au travail tous les jours à Bezannes. Je favorise la proximité pour les commerces, le cinéma, les rendez-vous médicaux car je peux y aller à pied. », « Sans voiture, j'aime me déplacer dans la Ville à pied, à vélo et en transports en commun. La topographie de la Ville de Reims est tout à fait adaptée et facile pour les déplacements doux ». Il faut augmenter la place donnée aux modes actifs : « élargissement des zones sans voiture, zone piétonne, à l'ensemble des rues commerçantes de l'hyper-centre. Piétonniser l'espace public pourrait être temporaire dans un 1er temps (ex mercredi, vendredi et samedi) et à terme être permanent. »

- **Réduction des autres sources**

Pour les personnes contre la mesure, la collectivité se trompe de cible : les plus grosses sources de pollution atmosphérique sont les chalutiers, les bateaux de croisière, les poids lourds, les avions, l'industrie. Les cultivateurs circulent plusieurs fois par an dans les mêmes sillons de leurs champs, pour semer, traiter et récolter leur culture. Pollution qui pour l'essentiel provient de l'industrie et pas qu'en France! En cela, leurs avis rejoignent ceux des personnes en faveur de la mesure qui demande à ce que la collectivité engage des actions sur d'autres secteurs : « voir à faire quelque chose du côté de l'agriculture (épandage pesticide,..), de l'industrie et également des particuliers qui fond par exemple du feu dans leur jardin et dans leur cheminée. »

Des différents avis émergent **des propositions** :

- **Des demandes de dérogation :**

- **Accès au soin ;**

Il est demandé une garantie d'accès au soin sur le centre-ville, notamment en cas d'affection de longue durée ou d'handicap ;

- **Les véhicules de collection ;**

- **Un accompagnement financier pour l'acquisition de nouveaux véhicules, notamment pour les résidents du centre-ville ;**

- **L'Aménagement des horaires pour les résidents et les travailleurs de la ZFEm ou la création d'une vignette spécifique résident ;**

Les personnes consultées souhaiteraient « un assouplissement des contraintes de la ZFE, le soir et le week-end. ». Elles demandent de prendre exemple sur le modèle parisien avec une

application de la ZFEm uniquement entre 6 et 20 H ou de créer une vignette dérogatoire spécifique aux résidents.

- **L'amélioration de l'offre de service des transports en commun**

Les personnes consultées souhaitent des transports en commun fiables avec des fréquences de bus multipliées, notamment en soirée, et dont la durée de trajet soit raisonnable au regard de la durée sur un même trajet en voiture. Elles désirent la gratuité des transports en commun pour les personnes modestes, les moins de 18 ans et les plus de 70 ans. Elles attendent l'annonce d'un calendrier de mise en service des Bus à Haut Niveau de Service. La question des parkings relais est aussi abordée : « ouvrir de larges parkings gratuits en périphérie de Reims », « Revoir aussi les tarifs des parkings... ».

- **Le renforcement des aménagements cyclables**

« Le manque d'équipement cyclable comme les pistes sécurisées ou encore les garages à vélo sécurisé manquent cruellement sur Reims et son agglomération ».

- **L'achèvement du contournement nord/nord-ouest de l'agglomération de Reims**

« Il est donc incompréhensible de mettre en place une ZFEm sur la voie Taittinger avant l'ouverture de ce nouveau contournement. De nombreux habitants du Grand Reims sont obligés malgré eux d'utiliser cet axe pour leur trajet domicile/travail. »

- **L'aménagement de la voie Taittinger et du boulevard Paul Doumer**

Différents axes de réflexion sont proposés :

- La limitation de vitesse sur la voie Taittinger ;
- La limitation de l'accès aux poids lourds, sauf livraison ;
- La création d'un vrai espace dédié aux deux roues non motorisés sur le boulevard Paul Doumer et la voie Taittinger ;

- **Le développement de bornes de recharge électrique.**

## CONSULTATION DES ACTEURS PROFESSIONNELS

Différentes réunions ou consultation ont été organisées avec les acteurs professionnels :

- **Comité consultatif , 6 novembre 2020** pour présenter les caractéristique de la ZFEm ;
- Intégration des acteurs professionnels dans la **consultation des parties prenantes du 15 décembre 2020 au 15 février 2021** ;
- **Réunion ZFEm - clubs autos, 9 mars 2021** :
  - Mise en place de dérogations individuelles d'une durée de 3 ans dans l'arrêté municipal, mais difficulté pour le renouvellement. Suite à cette réunion, la collectivité a demandé à la Fédération Française de Véhicules d'Epoque (FFVE) de définir le fondement juridique pour une exclusion permanente ;
  - Délivrance d'une attestation prouvant la valeur patrimoniale du véhicule par les associations de véhicules de collection ;
  - Définir la procédure avec les associations et le service instructeur des dérogations.
  - Réflexion sur l'information à transmettre aux touristes sur les itinéraires (notamment d'accès au musée de l'automobile et les parkings bordant la ZFEm) ;
  - Transmission de l'information sur la ZFEm aux différentes associations automobiles et véhicules anciens.
- **Réunion ZFEm - Pros livraison et logistique, 10 mars 2021**
  - Cohérence de la composition du parc des entreprises avec les conditions fixées pour la ZFEm ;
  - Définition des besoins des entreprises :

- Nécessité de développer les infrastructures d'avitaillement en Gaz Naturel Comprimé (GNC)/Gaz Naturel pour les Véhicules (GNV) avec un maillage sur le territoire de la CUGR ;
  - Définir des règles pérennes pour l'accès au centre-ville :
    - Contrainte d'horaire ;
    - Mutualisation possible des transports ;
  - Faire le lien avec le plan de marchandise ;
  - Point de vigilance : Anticiper la modification des comportements d'achat dans le cadre du e-commerce : croissance des volumes livrés et évolution de la nature des biens commandés sur les sites en ligne (par ex. matériaux de construction).
- **réunion ZFEm – BTP, 10 mars 2021**
  - Composition du parc roulant :
    - Parc roulant en inadéquation avec les conditions de restrictions définies par le dispositif ZFEm ;
    - Problématique de renouvellement du parc, surtout pour les poids lourds et les véhicules classés CRIT'AIR 3, notamment pour les Toutes Petites Entreprises (TPE).
    - Progressivité trop rapide, selon les participants ;
    - Investissement à lisser sur une dizaine d'années ;
    - Pas d'alternative moins émissive pour certains camions ou poids lourds.
  - Mise en place de dérogations pour les véhicules ne disposant pas d'alternative moins émissive sur le marché ;
  - Aide financière aux TPE ;
  - Poser des infrastructures d'avitaillement en GNV.
- **Réunion ZFEm – Commerçants, 11 mars 2021**
  - Cohérence de la composition du parc des entreprises avec les conditions fixées pour la ZFEm ;
  - Informations des riverains ;
  - Accessibilité des parkings près des commerçants.
- **Réunion ZFEm - Port Sec, 11 mars 2021**
  - Maintien voire développement de l'activité en proximité du Centre-Ville ;
  - Prise en compte de l'incidence de la mise en place de la ZFEm sur le stationnement de la zone du Port Sec ;
  - Disposer d'une dérogation pour la saison des vendanges ;
  - Accompagnement des salariés :
    - Accompagnement financier au changement de véhicules ;
    - Accompagnement financier à l'acquisition de vélos en lien avec le plan mobilité de la zone du Port Sec ;
- **Réunion ZFE – Chambre d'agriculture, 16 mars 2021**
  - Absence de restriction sur les tracteurs ;
  - Demande de dérogation pour la livraison des produits agricoles locaux ;
  - Possibilité de convertir les véhicules au bioéthanol ;
  - Demande de disposer d'aides financières
- **Intervention ENEDIS, 5 février 2021**

Enedis réalise une conversion de sa flotte de véhicules légers tertiaires et véhicules utilitaires légers ( type kangoo) à essence ou diesel en propulsion 100 % électrique. Néanmoins, certains véhicules utilitaires lourds, poids lourds servant à leurs interventions ne disposent pas à ce jour de modèle électrique ou hydrogène. Compte tenu de leurs missions de services publics essentiels et pour permettre la continuité de notre activité notamment en cas d'incident

et de dépannage, ENEDIS demande que ces véhicules bénéficient d'une dérogation permanente pour motif d'intérêt général.

- **Intervention Gaz Réseau Distribution de France (GRDF), 10 février 2021**

Acteur engagé dans la transition énergétique, GRDF accompagne les collectivités dans leurs initiatives en faveur du climat et de l'amélioration de la qualité de l'air. Les mesures de la qualité de l'air et leur restitution par Atmo Grand EST mettent clairement en avant les secteurs impactés ainsi que les sources d'émissions. La définition du périmètre de la ZFEM ainsi que les restrictions de circulation envisagées semblent pertinentes et adaptées pour réduire les impacts sur la qualité de l'air.

Le document de consultation suggère quelques actions qui, au regard du retour d'expérience que GRDF a analysé sur d'autres territoires, devront être étoffées par la suite. Par exemples :

- La mise à disposition de quelques points de charge de mobilité électrique ne saurait être suffisante et adaptée pour la logistique nécessaire à l'activité économique du territoire. GRDF partagera à cet effet une étude sur la mise en place de stations d'avitaillement en carburants alternatifs dans ou en périphérie de la ZFEM afin de fournir plusieurs options aux transporteurs, en s'appuyant le cas échéant sur les stations existantes ou en projet.
- A l'instar de l'existence du disque vert de stationnement déjà mis en place à Reims d'autres mesures réglementaires pourraient faciliter l'activité des professionnels qui s'engagent dans la démarche (horaires de livraisons étendus, place réservées ...).
- Enfin, une aide à l'achat, financée par le Grand Reims, à l'image des métropoles où des ZFEM sont déjà en place, en complément des mesures gouvernementales existantes, représenterait un levier certain pour la conversion des flottes.

- **Réunions avec les maisons de Champagne, 8 avril 2021**

Des maisons de Champagne sont présentes dans le périmètre de la ZFEM et des flux logistiques empruntent la voie Taittinger lors des vendanges – apport de raisin

Les usages et les véhicules concernés sont :

- Livraison par des transporteurs (bouteilles) – respect des normes – exigences dans un cahier des charges ;
- Les vendanges, avec l'emploi de camions citerne ou de camions tracteur plateau plus anciens et susceptibles de ne pas être conformes aux exigences fixées par la ZFEM ;
- Voitures de services ;
- Les voitures des salariés.

Ces deux dernières catégories ne respectent pas forcément les conditions fixées par la ZFEM

- Les voyageurs pour l'œnotourisme – rencontre sur la ZFEM à organiser par la collectivité (à voir avec l'Office du Tourisme).

Les maisons de champagne demandent à disposer d'une dérogation, notamment pendant la période de vendanges. Il est nécessaire que leurs salariés soient aussi informés du dispositif qui sera mis en place au 1<sup>er</sup> septembre 2021.

- **CRISTAL UNION, courrier en date du 28 mai 2021**

CRISTAL UNION indique que la mise en œuvre d'une ZFEM aura un impact significatif sur leur activité. Il demande que la contournante Nord de Reims soit achevée et mise en service avant janvier 2024. Cette réalisation permettrait aux poids lourds qui n'auraient pas encore évolué vers la norme Euro VI de circuler, sans pénaliser économiquement trop lourdement les entreprises implantées au Nord et à l'Est de l'agglomération.

## PROPOSITION DE MODIFICATION DES CARACTERISTIQUES DU DISPOSITIF ZFEM

Après analyse des avis issus de la consultation réglementaire, certaines observations ont été prises en compte pour modifier les caractéristiques (véhicules concernés, dérogations et calendrier progressif) du projet définitif de ZFEM. Les paragraphes suivants présentent les principales caractéristiques de la ZFEM, qui seront inscrites dans les arrêtés de circulation et de stationnement nécessaires à la mise en œuvre du dispositif.

### OBJET DE LA ZFEM

L'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie précise que l'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées **concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité**, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à **chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé**. La directive 2008/50/CE du parlement européen et du conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe définit et fixe des objectifs sur les polluants atmosphériques, afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs pour la santé humaine et pour l'environnement dans son ensemble.

A ce jour, le territoire de l'agglomération rémoise est cité dans le cadre de deux procédures de justice pour manquement par rapport à la réglementation sur la qualité de l'air sur les concentrations en dioxyde d'azote :

- la décision du Conseil d'Etat du 10 juillet 2020 ;
- l'arrêt de la Cour de Justice Européenne du 24 octobre 2019.

En effet, depuis 2010, le territoire de Reims enregistre des dépassements récurrents sur les concentrations en dioxyde d'azote. Ce gaz est produit localement par la circulation routière (47%) et l'industrie (37%). Une action est actuellement menée par les services de l'Etat auprès des entreprises les plus émettrices du territoire pour qu'elles investissent dans les meilleures techniques disponibles environnementales pour limiter leurs rejets atmosphériques.

Demeure la principale source d'oxyde d'azote : la circulation routière. Certes, les émissions liées à ce secteur diminue, et ce du fait notamment du renouvellement des véhicules. Il nous faut accentuer cette tendance sur les secteurs où la population est exposée à des dépassements en dioxyde d'azote, en mettant en place une zone à faibles émissions.

### PERIMETRE

Il est important de rappeler que les principes qui ont guidé les choix arrêtés pour cette ZFEM sont avant tout ceux de l'équilibre entre amélioration rapide de la qualité de l'air et les contraintes imposées aux acteurs et aux habitants concernés. Le périmètre de la ZFEM est réduit au centre-ville de Reims et à la voie Taittinger. Il laisse l'accès aux zones industrielles et d'activités, aux hôpitaux et aux cliniques.

Concernant plus spécifiquement le périmètre retenu, le choix proposé dans le dossier de consultation est fondé sur :

- un principe d'efficacité qui suppose de privilégier les zones les plus densément peuplées et les plus polluées. La traversée urbaine de Reims est l'axe qui pollue le plus sur le territoire de Reims. Sa proximité avec la coulée verte engendre des risques pour la santé des usagers. Le

dioxyde d'azote généré par la circulation routière est un gaz irritant, qui pénètre dans les ramifications les plus fines des voies respiratoires. Il peut provoquer des difficultés respiratoires ou une hyperréactivité bronchique chez les personnes sensibles et favoriser l'accroissement de la sensibilité des bronches aux infections chez l'enfant. ;

- un principe de lisibilité pour identifier clairement les contours du périmètre basé sur des voiries structurantes connues de tous (les boulevards, la voie Taittinger, les échangeurs) ;
- un principe de sécurité qui suppose de permettre à un usager non autorisé de pouvoir aisément, en entrée de zone, éviter d'y pénétrer (intégration à terme de la portion de l'A344 de la commune Tinquieux dans le périmètre).

## PROGRESSIVITE ET DUREE

Des professionnels et des particuliers ont demandé que le calendrier de mise en œuvre de la ZFEm soit modifié avec **une prorogation de la date d'application des restrictions sur les véhicules motorisés de classe CRIT'AIR 3 en 2025**, ainsi qu'un **aménagement des horaires pour les résidents et les travailleurs de la ZFEm** sur la base du modèle parisien avec une application de la ZFEm uniquement entre 6 et 20 H sur la semaine.

L'application de ces propositions entraineraient une incidence plus réduite en matière **d'amélioration de la qualité de l'air**.

Pour permettre un dispositif efficient et efficace et répondre dans les plus brefs délais aux obligations réglementaires, les mesures de restriction de circulation et de stationnement prévues dans le périmètre de la ZFEm seront appliquées **selon la progressivité initiale, 24h/24 et 7j/7, plus lisible pour le citoyen et plus aisé pour la mise en œuvre du contrôle et de la verbalisation**.

## VEHICULES CONCERNES, EXCLUS ET DEROGATIONS

### VEHICULES CONCERNES

Le classement "Crit'air" des véhicules est défini par l'arrêté du 21 juin 2016 pris en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

Au sein de chaque catégorie de véhicules (2 roues, voitures, utilitaires, poids lourds), chaque véhicule se voit attribuer une classe environnementale en fonction de ses émissions de polluants atmosphériques, de la moins émettrice (classe électrique ou hydrogène) à la plus émettrice (classe 5). Les véhicules les plus anciens ne sont pas classés et ne sont pas éligibles au certificat qualité de l'air.

L'attribution de cette classe environnementale dépend du type d'énergie ou de carburant (électrique, diesel, essence, etc.) ainsi que de la norme Euro du véhicule, ou, à défaut d'information disponible sur le certificat d'immatriculation (carte d'immatriculation), c'est-à-dire sa date de première immatriculation.

Il est à souligner que le certificat qualité de l'air prend en compte les polluants qui ont un impact local direct sur la santé humaine, comme les particules fines ou les oxydes d'azote.

Ces mesures de restriction de la circulation et de stationnement concernent les véhicules légers (M1), les véhicules utilitaires légers (N1) et les poids lourds autobus et autocars (M2, M3, N2 ou N3) non classés à classification CRIT'AIR 3.

---

## DEROGATIONS DE DROIT ET/OU PERMANENTES

Les exclusions définies par le Maire de Reims en sa qualité d'autorité de police de la circulation, conformément à l'article L 2213-4-1 du CGCT concernent les deux roues, les tricycles et les quadricycles à moteur, les motocycles et les cyclomoteurs (L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ou L7e).

A ces véhicules, suite à la consultation, s'ajouteront les tracteurs agricoles (T1 à T4).

Conformément aux dispositions de l'article R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales, la mesure instaurée par l'article 1<sup>er</sup> ne s'applique pas :

- aux véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage mentionnés aux points 6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R. 311-1 du code de la route ;
- aux véhicules du ministère de la défense ;
- aux véhicules affichant une carte " mobilité inclusion " comportant la mention " stationnement pour les personnes handicapées " délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 2017 ;
- aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement ;
- aux véhicules de transport en commun au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, assurant un service de transport public régulier qui figurent dans une des classes définies par l'arrêté établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

En application de l'arrêté du 28 juin 2019 susvisé, la durée de l'exception temporaire aux interdictions de circulation pour les véhicules des services publics de transport en commun est fixée, en fonction de leur classification au titre de l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé,

- à 3 ans pour les véhicules de la classe CRIT'AIR 5,
- 4 ans pour les véhicules des classes CRIT'AIR 4 et 3,
- 5 ans pour les véhicules des classes CRIT'AIR 2 et 1.

Le point 6.6. de l'article R. 311-1 du code de la route vise les véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage : ambulance de transport sanitaire, **véhicule d'intervention de sécurité des sociétés gestionnaires d'infrastructures électriques et gazières**, du service de la surveillance de la Société nationale des chemins de fer français, du service de la surveillance de la Régie autonome des transports parisiens, de transports de fonds de la Banque de France, des associations médicales concourant à la permanence des soins, des médecins lorsqu'ils participent à la garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, engin de service hivernal et, sur autoroutes ou routes à deux chaussées séparées, véhicule d'intervention des services gestionnaires de ces voies.

Cette mention répond à la demande d'ENEDIS et de GRDF.

Ces dérogations permanentes comprendront aussi :

- les véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection » ;
- les véhicules ayant fait l'objet d'une modification de leur motorisation pour les rendre électriques ou compatibles avec l'utilisation des biocarburants, du GNV/GNC. Les certificats d'immatriculation doivent porter la mention de ces types d'énergies (champs P.3) ;

Les véhicules précités n'ont pas vocation à être convertis du fait de leur valeur patrimoniale ou des investissements qui seront consentis par la collectivité sur la modification des motorisations.

---

## DEROGATIONS POUR UNE DUREE DE TROIS ANS

Ces dérogations s'appuient sur des catégories de véhicules définies sur les certificats d'immatriculation, et non sur un type d'usage pour faciliter le contrôle par les forces de l'ordre. Aussi,

au regard des demandes formulées par les acteurs économiques et de leur difficulté à investir dans des délais courts dans de nouveaux véhicules, les dates d'entrée en vigueur des mesures de restriction instaurées à l'article 1<sup>er</sup> s'appliqueront avec un décalage d'une durée de trois ans :

- **Aux convois exceptionnels** visés à l'article R433-1 du code de la route munis d'une autorisation préfectorale, ainsi que les véhicules d'accompagnement des convois ;
- Aux véhicules automoteurs spécialisés de catégorie « M1 », « N1 », « N2 » et « N3 » tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules, portant la mention « Véhicules Automoteur Spécialement Aménagés (VASP) » ou « Véhicule très spécialisé à usage divers (VTSU) » sur le certificat d'immatriculation, dont **les pompes à béton automotrices**, à l'exception des autocaravanes. Cette catégorie regroupe ainsi les ambulances, les dépanneuses, les fourgons blindés, les grues, les véhicules de voirie... ;
- Aux camionnettes ou véhicules utilitaires (**véhicules d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3 500 kg** autres que les tracteurs routiers (CTTE)) de catégorie « N1 » tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules portant la mention sur le certificat d'immatriculation, de carrosserie « BENNE »<sup>2</sup> ; « BEN AMO » ; « PTE ENG » ; « PLATEAU » ; « SAVOYARD » ; « BETON » ; « FG TD » ; « CIT » ou « CARB » ;
- **Aux Camions** (véhicules d'un poids total autorisé en charge excédant 3 500 kg autres que les tracteurs routiers (CAM)) de catégorie N2 et N3 portant la mention sur le certificat d'immatriculation, de carrosserie « BENNE » ; « BEN AMO » ; « PTE ENG » ; « BETON » ; « FG TD » ; « CIT » ou « CARB », ce qui inclut de manière non exhaustive :
  - les camions bennes,
  - les camions toupies,
  - les camions malaxeurs,
  - les camions aspirateurs excavateurs,
  - les camions type balayeuse.

---

## DES DEROGATIONS INDIVIDUELLES

Des dérogations individuelles pourront être proposées aux propriétaires des véhicules suivants, pour une durée maximale de 12 mois, renouvelable 2 fois maximum :

- Les véhicules des **commerçants ambulants non sédentaires** titulaires d'une carte de commerçant non sédentaire en cours de validité ou d'une autorisation valide délivrée par une commune ;
- Les véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'État pour le contrôle de son véhicule muni de la convocation;
- Les véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles ;
- Les véhicules expressément autorisés dans **le cadre d'événements ou de manifestations** de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'occupation du domaine public et ce pour la durée de l'événement ;

---

<sup>2</sup> BENNE ou BEN AMO : Bennes amovibles, bennes dont le déchargement est effectué mécaniquement par le fond à l'aide d'un convoyeur à raclettes, d'une vis sans fin, bennes basculantes de chantier et de travaux publics.  
PTE ENG : Mêmes carrosseries que pour les camionnettes + porte-engins.

PLATEAU : Plateau

SAVOYARD : Savoyardes

BETON : Bétonnière

FG TD : Fourgon à température dirigée

CIT : Citerne

CARB : Citerne à gaz liquéfiés

- Les véhicules utilisés dans la **cadre de tournages cinématographiques** faisant l'objet d'une autorisation ;
- Les véhicules des professionnels effectuant des **opérations de déménagement** munis d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente ;
- Les véhicules utilisés dans le cadre de **soins à la personne ou d'aide à domicile** ;
- Les véhicules utilisés par les entreprises **en état de cessation de paiement** et faisant l'objet d'une procédure de redressement judiciaire en application de l'article L631-1 du code de commerce, et ce uniquement sur la période d'observation ;
- Les véhicules utilisés par les particuliers et les entreprises de transport pouvant justifier de l'achat de véhicules électriques, à hydrogène ou à moteur de classe CRIT'AIR 1 ou 2 conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 mais dont les délais de livraison sont supérieurs à 12 mois :
  - Pour les particuliers, véhicules M1 conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ;
  - Pour les entreprises de transports véhicules conçus et construits pour le transport de marchandise ayant au moins quatre roues, de catégorie « N1 » et « Camionnette, « N2 » et « N 3 » au sens de l'article R 311-1 du code de l'environnement.

A cette première liste de dérogation, suite à la consultation, s'ajouteront :

- Les véhicules utilisés par des personnes justifiant **d'une affection de longue durée** afin de garantir l'accès aux soins, à l'éducation et aux services publics ;
- Les véhicules de **livraison des producteurs locaux justifiant d'une activité agricole** ;
- Les **camions tracteurs utilisés au cours des vendanges** pour amener le raisin aux pressoirs situés dans la zone à faibles émissions ;
- Les véhicules justifiant d'une attestation de la valeur patrimoniale délivrée par une association de véhicules d'époque.

La création de cette ZFEm, associée aux effets du renouvellement tendanciel du parc de véhicules, permettra ainsi de diminuer nettement les émissions d'oxydes d'azote et les émissions de particules. À l'échelle du pôle REIMS METROPOLE, les modélisations d'ATMO GRAND EST montrent que la combinaison de ces 2 actions permettra une réduction de l'ordre de 22,7 % des émissions de NO<sub>x</sub> en 2025. Cette réduction permettra de réduire de 63% le nombre d'habitants exposés à des dépassements aux concentrations en NO<sub>2</sub> en 2025.