

Zone À Faibles Émissions mobilité

MOTIF DE DECISION SUITE A LA CONSULTATION DU PUBLIC ET
DES PARTIES PRENANTES

METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Sommaire

SOMMAIRE.....	2
I. AGIR POUR MIEUX RESPIRER.....	3
A. L'amélioration de la qualité de l'air, un enjeu de Santé publique.....	3
B. La Zone à Faibles Emissions mobilité, une nouvelle mesure pour lutter contre la pollution routière	3
II. PRESENTATION DU PROJET DE ZONE A FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITE DU TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE MARSEILLE	4
A. Rappel du projet	4
B. Modalités de la consultation du public et des parties prenantes	4
III. ÉVOLUTION DU PROJET SUITE A LA CONSULTATION DU PUBLIC ET DES PARTIES PRENANTES	5
A. Modifications apportées au projet d'arrêté suite à la consultation.....	5
A l'annexe 1 :	5
Aux annexes 2,3 et 4 :	5
A l'annexe 5 :	7
A l'article 1 :	7
A l'article 2 :	7
A l'article 3 :	8
A l'article 4 :	8
A l'article 5 :	9
A l'article 6 :	9
A l'article 7 :	10
A l'article 8 :	11
B. Autres modalités de la ZFE-m.....	12

I. Agir pour mieux respirer

A. L'amélioration de la qualité de l'air, un enjeu de Santé publique

Selon Santé Publique France¹, sur la période de 2016 à 2019, les impacts de la pollution chronique de l'air sur la santé sont responsables en France de 7 000 morts prématurées pouvant être attribuées au dioxyde d'azote NO₂, et de 40 000 aux particules fines PM_{2,5}.

Le bilan sur la qualité de l'air ambiant réalisé par AtmoSud indique qu'en 2018 et sur Marseille, le risque de dépassement de la valeur limite pour le NO₂ en 2018 est avéré, avec 37 000 personnes exposées (soit la quasi-totalité de la population métropolitaine soumise au dépassement de la valeur limite annuelle en NO₂) et 419 000 personnes exposées à la ligne directrice de l'OMS pour les particules fines de type PM₁₀.

Les secteurs identifiés comme étant les plus sensibles sont le centre-ville de Marseille (environ 30 600 habitants) qui regroupe la majorité des personnes exposées ainsi que les quartiers sud d'Aix-en-Provence (environ 500 personnes concernées). L'amélioration de la qualité de l'air constitue donc un enjeu majeur de santé publique au sein du territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Sur Marseille, les transports maritimes génèrent une part importante de la pollution chronique. Plusieurs projets sont d'ailleurs en cours pour lutter contre cette pollution maritime : des projets d'électrification à quai des navires de croisière et la mise en œuvre prochaine d'une réglementation ECA « emission control area » en Méditerranée. Concrètement, tous les navires circulant seront obligés d'utiliser des carburants plus propres (moins chargés en soufre) et de s'équiper de moteurs émettant moins d'oxydes d'azote.

Le trafic routier est aussi une source importante de la pollution chronique avec 46 % des émissions d'oxydes d'azote (NO_x), et respectivement 31 % et 30 % des émissions de particules fines de type PM₁₀ et PM_{2,5}.

B. La Zone à Faibles Emissions mobilité, une nouvelle mesure pour lutter contre la pollution routière

En réponse à une procédure contentieuse européenne concernant les dépassements réguliers de valeurs limites de dioxyde d'azote (NO₂), l'Etat français a rendu obligatoire en décembre 2019 la mise en œuvre de Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) sur 11 territoires métropolitains. Cette mesure permet de réduire significativement la pollution chronique liée au trafic routier ainsi que les populations qui y sont exposées en autorisant sur un périmètre donné la circulation uniquement aux véhicules les moins polluants en fonction de la catégorie du véhicule. La mise en place d'une ZFE-m vise ainsi l'accélération du renouvellement des véhicules les plus polluants.

Dès le 8 octobre 2018, la Métropole Aix-Marseille-Provence s'est engagée aux côtés de l'Etat, de France Urbaine et de quatorze autres territoires nationaux à réaliser une première ZFE-m sur le centre-ville élargi de Marseille, la zone du territoire de la Métropole qui regroupe l'essentiel des personnes soumises à une pollution chronique.

¹ Impact de pollution de l'air ambiant sur la mortalité en France métropolitaine. Réduction en lien avec le confinement du printemps 2020 et nouvelles données sur le poids total pour la période 2016-2019

à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine, est mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. A l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable ».

Ainsi, la consultation du public prévue s'est déroulée du 17 janvier au 1^{er} mars 2022. Le dossier du projet a été mis à disposition du public sur un registre numérique dédié et au format papier aux sièges de la Mairie de Marseille et de la Métropole Aix-Marseille-Provence ainsi qu'au sein des mairies de secteurs de la ville de Marseille.

De plus, le dossier du projet a été envoyé par courrier aux parties prenantes suivantes :

- Communes limitrophes : Allauch, Aubagne, Cassis, La Penne sur Huveaune, Le Rove, Les Pennes Mirabeau, Marseille, Plan de Cuques, Septembres-les-vallons et Simiane Collongue ;
- Le département des bouches du Rhône, la Région Provence Alpes Côte d'Azur ;
- La Chambre de Commerce et d'Industrie et la Chambre des Métiers de l'Artisanat Régionale ;
- La Direction interdépartementale des Routes Méditerranée.

À l'issue de la consultation, l'article L.123-19-1 du code de l'environnement énonce qu' « *Au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de trois mois, l'autorité administrative qui a pris la décision rend publics, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision ».*

Le présent document a ainsi comme objectif de présenter les motifs de la décision suite à la consultation du public et des parties prenantes. Il sera rendu public par voie électronique au plus tard à la date de la publication de la décision.

III. Évolution du projet suite à la consultation du public et des parties prenantes

A. Modifications apportées au projet d'arrêté suite à la consultation

Les modifications suivantes sont apportées au projet d'arrêté :

A l'annexe 1 :

La carte initiale présentait un défaut. Elle n'était pas en accord avec les annexes 2,3 et 4. Celle-ci a été modifiée.

Aux annexes 2,3 et 4 :

La Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage (SMTPC), dans son avis du 28 février 2022, demande la clarification des annexes 2,3 et 4 notamment afin d'identifier plus clairement l'exclusion des tunnels.

L'annexe 3 prévoit la liste des voies incluses ou partiellement incluses au périmètre de la zone à faibles émissions mobilité, qui sont concernées par les mesures de restriction de circulation. L'annexe 4, quant-à-elle, liste les voies situées au sein du périmètre mais qui ne sont pas concernées par les mesures de restriction de circulation. Des doublons existaient entre ces deux annexes, pour plus de clarté, ceux-ci ont été supprimés. De plus, les différents tunnels ont été listés comme suit :

« *TUNNEL DE LA JOLIETTE*
TUNNEL DE LA MAJOR
TUNNEL DU VIEUX PORT TUBE EST
TUNNEL DU VIEUX PORT TUBE OUEST
TUNNEL PRADO CARENAGE TUBE INFERIEUR
TUNNEL PRADO CARENAGE TUBE SUPERIEUR
TUNNEL PRADO SUD TUBE INFERIEUR
TUNNEL PRADO SUD TUBE SUPERIEUR
TUNNEL REGE – TURCAT MEY
TUNNEL REGE – PRADO CARENAGE »

Les abréviations telles que « *VOL* », « *VAC* », « *PAL* », « *VSN* », « *BD* », « *AVE* » ont été respectivement remplacées par « *Voie de liaison* », « *voie d'accès* », « *passerelle* », « *voie sans nom* », « *boulevard* » et « *avenue* ».

La bretelle Schloesing, en cours de réalisation, a été ajoutée à la liste de l'annexe 4 sous la dénomination « *LA VOIE EN PROJET (VEP) – BRETELLE SCHLOESING* ».

Le boulevard Gilly apparaissait dans les annexes 2 et 3 du projet d'arrêté. Celui-ci étant l'un des axes de bordure, il ne doit apparaître qu'à l'annexe 2. Sa mention à l'annexe 3 a donc été supprimée.

Les mentions aux « *VAC TUNNEL PRADO CARENAGE SCOTT SORTANT* » et « *VOL POLOGNE/TUNNEL PRADO CARENAGE* » sont supprimées, ces voies n'étant pas situées au sein du périmètre de la ZFE-m.

A l'annexe 5 :

La signalisation prévue par l'étude de préfiguration est modifiée. L'expérimentation envisagée n'a pas été retenue par la Direction générale des Infrastructures, des transports et de la Mer du Ministère de la Transition écologique, chargé des Transports et par la Délégation à la sécurité routière du Ministère de l'intérieur. L'annexe 5 du projet d'arrêté est modifiée :

Signalisation entrée de zone :

Phase 1	Phase 2	Phase 3
		

Signalisation fin de zone :



A l'article 1 :

La Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée, dans son avis, émet la nécessité de prévoir les cas de fermeture des axes situés au sein du périmètre de la ZFE-m mais non concernés par les mesures de restriction de circulation.

Ainsi il est intégré au sein de l'article 1 du présent projet d'arrêté l'alinéa suivant :

« Considérant que les voies de l'annexe 4 ne sont pas concernées par les mesures de restriction de circulation, en cas de fermeture temporaire de l'une de ces voies, les voies composant l'itinéraire de substitution, défini par l'autorité compétente, ne seront pas concernées par les mesures de restriction de circulation définies à l'article 2 du présent arrêté. Cette dérogation s'applique uniquement lors de la durée de fermeture des axes cités à l'annexe 4 ».

A l'article 2 :

Prise en compte d'une partie de l'avis de la Région Provence Alpes Côte d'Azur visant à préciser l'article 2 du projet d'arrêté.

La mention « (24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) » est ajoutée après « *permanence* » dans les trois alinéas dudit article.

A l'article 3 :

Afin de permettre une meilleure compréhension des véhicules d'intérêt général faisant l'objet d'une exemption prévue par le premier alinéa de l'article R.2213-1-0-1 du CGCT, les alinéas 6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R.311-1 du code de la route sont ajoutés.

A l'article 4 :

L'article R.2213-1-0-1 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit que « *l'accès à la zone à circulation restreinte ne peut être interdit : [...] 3° 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 1er janvier 2017* ».

Suite à l'analyse des avis, de l'état d'accessibilité du réseau de transports en commun et plus généralement de l'état d'accessibilité des voies publiques au sein du périmètre de la future ZFE-m, et afin de permettre aux personnes titulaires d'une carte « *mobilité inclusion* » quelle que soit la mention qui y est inscrite, de pouvoir accéder à la zone. Il est intégré un alinéa 4.4 :

« 4.4 – *Véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » 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 1er janvier 2017* ».

Cette modification vise à permettre aux rares personnes dont la carte « *mobilité inclusion* » ne comporte pas la mention « *stationnement pour les personnes handicapées* » mais qui peuvent présenter un degré de handicap important, de ne pas être exclues de l'accès à la zone.

L'article R.2213-1-0-1 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit que « *l'accès à la zone à circulation restreinte ne peut être interdit : [...] 1° Aux véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route : [...] 6.6. Véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage : [...], véhicule de premiers secours à personnes des associations agréées de sécurité civile, [...]* ».

Suite à l'avis des services internes et afin de permettre aux associations assurant des missions de sécurité civile et aux associations d'amélioration des conditions de vie des personnes en situation précaire ou difficile, d'accéder à la zone, il est intégré un alinéa 4.5 et un alinéa 4.6.

« 4.5 - *Véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité.* »

« 4.6 - *Véhicules des associations de bienfaisance dont les activités ont pour but de contribuer à l'amélioration des conditions de vie des personnes en situation précaire ou difficile, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité.* »

Cette modification vise à permettre à tous les véhicules des associations visées de pouvoir intervenir au sein du périmètre de la ZFE-m dans le cadre de leurs missions.

A l'article 5 :

- Dans un souci de clarté, le premier alinéa de l'article 5 est modifié : « *Les véhicules listés ci-dessous pourront bénéficier, sur demande motivée des intéressés selon la procédure prévue à l'article 8, d'une dérogation locale. Cette dérogation est valable pour une durée de trois ans non renouvelable à compter de l'entrée en vigueur des mesures de restriction de circulation et de stationnement s'appliquant au véhicule* ».

- L'alinéa 5.1 du projet d'arrêté prévoyait initialement une dérogation sur demande motivée pour les « *véhicules spécialisés dans les opérations de mise en fourrière dans le cadre de l'exécution du service public - Carrosserie de type J2 : DEPANNAG* ». Suite aux avis des services de la Métropole Aix-Marseille-Provence, notamment de la circulation, de la propreté et de la Mobilité, il est nécessaire d'ajouter à cet alinéa tous les véhicules spécialisés dans les opérations de dépannage de véhicule à moteur pour évacuer les véhicules en panne sur la voirie le plus rapidement possible afin d'éviter des difficultés de circulation qui créeraient une importante pollution. L'article 5.1 est modifié tel que suit :
« *5.1 - véhicules spécialisés dans les opérations de dépannage ou de mise en fourrière d'un véhicule à moteur. Carrosserie de type J2 – DEPANNAG ou autres véhicules spécialisés réalisant une opération de dépannage de véhicules de service public* ».

- Modification du terme « *camions* » par « *véhicules* » à l'alinéa 5.2. En effet, les camions ainsi que les camionnettes sont visés par ledit alinéa.

- Suite aux avis des services internes, un complément est apporté à l'alinéa 5.3 pour ajouter les véhicules frigorifiques qui sont à longue durée d'amortissement et essentiels pour préserver la chaîne du froid.
« *5.3 – Véhicules frigorifiques à durée d'amortissement longue ou véhicules et engins de chantier à haute technicité ou hors gabarit, avec la mention de genre J1 : CTTE ou CAM et la carrosserie de type J2 : BETON (bétonnière), PTE ENG (porte-engins), BEN AMO (bennes amovibles), BENNE (Bennes dont le déchargement est effectué mécaniquement par le fond à l'aide d'un convoyeur à raclettes, d'une vis sans fin, etc... ou Bennes basculantes de chantier et de travaux publics), FG TD (Fourgon à température régulée, véhicule frigorifique) puis les véhicule avec la mention du genre J1 : VASP et la carrosserie de type J2 : GRUE (grue), VOIRIE (voirie) et TRAVAUX (travaux publics et industriels) ;* »

A l'article 6 :

- Sur avis des services de la Ville de Marseille, et afin d'être en cohérence avec les procédures d'instruction des demandes, l'alinéa 6.1 est modifié :
« *6.1 - Véhicules indispensables à l'organisation logistique d'évènements ou de manifestations se déroulant sur la voie publique de type festif, économique, sportif ou culturel, pendant la durée de l'évènement ou de la manifestation, dûment déclaré par l'organisateur et autorisé par les services compétents de la Ville de Marseille* » ;

- Afin de permettre à tous les usagers de se conformer aux nouvelles mesures de restrictions de circulation, et dans un souci d'équité, la dérogation prévue à l'article 6.4 est étendue aux particuliers et aux véhicules particuliers.

De plus, au vu du contexte actuel, la Métropole a établi une note de conjoncture portant sur les différents délais de livraison des véhicules terrestres à moteur. Celle-ci met en lumière des difficultés d'approvisionnement en matières premières dues à la guerre en Ukraine. Elles ont un impact conséquent sur les délais moyens de livraison de tous les types de véhicules neufs. Ceux-ci se trouvent considérablement allongés. Le délai initialement prévu par l'article 6.4 doit ainsi être revu.

Nouvelle Rédaction : « 6.4 – Véhicule concerné par l'entrée en vigueur de nouvelles mesures de restrictions de circulation et de stationnement, telles que définies à l'article 2, dont le propriétaire (personne physique ou morale) peut justifier de l'achat d'un véhicule de classe CRIT'AIR 0, 1, ou 2, dont le délai de livraison est prévu au plus tard :

- Dans les six mois suivants l'entrée en vigueur desdites mesures, pour les véhicules particuliers et deux roues motorisés ;
- Dans les dix mois suivants l'entrée en vigueur desdites mesures, pour les véhicules utilitaires légers ;
- Dans les dix-huit mois suivants l'entrée en vigueur desdites mesures, pour les poids lourds.

Cette dérogation s'applique pour un véhicule de catégorie similaire à celui faisant l'objet du délai de livraison ».

- Suite à l'avis de la Chambre syndicale du déménagement, et considérant que les véhicules des professionnels effectuent peu de kilomètres du fait de la nature même de leur activité, un alinéa 6.6 est ajouté :

« 6.6 - Véhicules des professionnels effectuant des opérations de déménagement »

A l'article 7 :

Afin de clarifier les délais. Une nouvelle rédaction de l'article 7 a été réalisée :

« La demande de dérogation devra être formulée dans la limite d'onze mois après l'entrée en vigueur de la restriction s'appliquant au véhicule pour lequel est demandé une dérogation.

La durée de validité des dérogations individuelles sera déterminée, pour chaque demande de dérogation individuelle, lors de l'instruction de la demande par le service instructeur mentionné à l'article 8 du présent arrêté.

Pour les véhicules, mentionnés à l'article 6.1, la présente autorisation sera délivrée pour la durée de l'événement.

Pour les véhicules professionnels, mentionnés à l'article 6.2, la présente dérogation sera délivrée pour une durée de douze mois maximum renouvelable une seule fois, sur demande expresse du bénéficiaire. Cette demande doit être adressée, conformément aux dispositions de l'article 8, du présent arrêté, au moins un mois avant la date d'expiration, en joignant une copie de la dérogation détenue.

Pour les véhicules des particuliers, mentionnés à l'article 6.3, la présente dérogation sera délivrée pour une durée de douze mois maximum renouvelable une seule fois, sur demande expresse du bénéficiaire. Cette demande doit être adressée, conformément aux dispositions de l'article 8, du présent arrêté, au moins un mois avant la date d'expiration, en joignant une copie de la dérogation détenue.

Pour les véhicules des personnes, mentionnés à l'article 6.4, la présente dérogation sera délivrée pour la durée de livraison, mentionnée sur le bon de commande. Cette durée est plafonnée à six mois pour un véhicule particulier ou un deux roues motorisés, à dix mois pour un véhicule utilitaire léger et à dix-huit mois pour un poids lourd.

Pour les véhicules, mentionnés à l'article 6.5, la présente autorisation sera délivrée pour la durée de l'intervention.

Pour les véhicules professionnels, mentionnés à l'article 6.6, la présente dérogation sera délivrée pour une durée de douze mois maximum renouvelable une seule fois, sur demande expresse du bénéficiaire. Cette demande doit être adressée, conformément aux dispositions de l'article 8, du présent arrêté, au moins un mois avant la date d'expiration, en joignant une copie de la dérogation détenue. »

A l'article 8 :

- Modification des modalités d'obtention de l'exemption prévue à l'article 4.1 suite aux avis de la fédération française des véhicules d'époques, de l'AMRCV (protection et valorisation du patrimoine des véhicules anciens), des nombreuses contributions sur le registre numérique dédié ainsi que considérant les dispositions des autres zones à faibles émissions mobilité existantes sur le territoire français. Au regard de l'héritage que constituent les véhicules de collection, et de leurs cas d'usages particulièrement encadrés, la situation des véhicules de collection nécessite un examen particulier. Ainsi, il est demandé d'alléger la procédure d'octroi de l'exemption prévue. Désormais, la présentation de la mention « *véhicule de collection* » figurant dans la rubrique des mentions spécifiques Z de la carte grise permettra d'accéder à la zone à faibles émissions mobilité. La procédure motivée initialement prévue à l'article 8 est supprimée.
- En association avec la modification apportée à l'alinéa 5.1 du projet d'arrêté, l'article 8 est modifié. Un nouvel alinéa est créé :
« *Pour les véhicules mentionnés à l'article 5.1 :*
 - *Courrier de demande de dérogation individuelle motivée ;*
 - *Copie du certificat d'immatriculation du véhicule concerné faisant apparaître le genre J1 et le type de carrosserie J2 ;*
 - *S'il s'agit d'un autre véhicule spécialisé dans le dépannage de véhicules de service public, une attestation de mission signée par l'autorité compétente doit être fournie ».*
- En association avec la modification apportée à l'alinéa 6.4 du projet d'arrêté, l'article 8 est modifié. L'alinéa portant sur les pièces à fournir pour obtenir la dérogation prévue à l'article 6.4 est modifié tel que suit :
« *Pour les véhicules des personnes, mentionnés à l'article 6.4 :*
 - *Courrier de demande de dérogation individuelle motivée ;*
 - *Copie du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ;*
 - *Copie du bon de commande justifiant de l'achat d'un véhicule de classe 0, 1, ou 2 conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé, mentionnant le délai de livraison ».*
- En association avec la création de l'alinéa 6.6 du projet d'arrêté, l'article 8 est modifié. L'alinéa portant sur les pièces à fournir pour obtenir la dérogation prévue à l'article 6.6 est ajouté tel que suit :
« *Pour les véhicules professionnels, mentionnés à l'article 6.6, utilisés par des entreprises spécialisées dans les opérations de déménagement :*
 - *Courrier de demande de dérogation individuelle motivée ;*
 - *Copie du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ;*

- *Extrait Kbis de la société exploitant le véhicule ou contrat de location, dans le cas d'un véhicule de location ;*
- *Copie des statuts de l'entreprise mentionnant comme activité principale des opérations de déménagement. »*
- Dans un souci de clarification les délais mentionnés au sein de l'article 8 sont supprimés et centralisés dans l'article 7.

D'autres avis issus de la consultation des acteurs institutionnels et de la consultation du public n'impliquent pas de modifications de l'arrêté, mais permettent de mettre en lumière les mesures d'accompagnements qui pourraient être mises en place pour la pleine réussite de la mesure. Ainsi, la Métropole s'engage dans l'analyse des actions qui pourraient être mises en place à l'échelle métropolitaine afin de garantir une pleine réussite de la ZFE-m.

De plus, plusieurs avis, notamment provenant des fédérations d'entreprises locales, font part de la nécessité de solliciter les services de l'État sur plusieurs points :

- Inciter les fabricants à développer rapidement une offre de véhicules (VUL et PL) répondant aux exigences de la nouvelle réglementation. Cette offre devra être économiquement viable et techniquement adaptée, ce qui n'est pas le cas actuellement. De plus, les délais de livraison sont actuellement très longs ;
- Développer et privilégier le Rétrofit ;
- Subventionner davantage les biocarburants ;
- Plafonner à 4,5 tonnes les VUL électriques pour tenir compte du poids des batteries tout en permettant aux professionnels du bâtiment de conduire ce type de véhicules avec un permis B ;
- Flécher les ressources de la TICPE vers des actions de recherche et développement en vue de proposer des solutions alternatives au gasoil.

Enfin, la Métropole Aix-Marseille-Provence souhaite prendre part aux discussions dans le cadre du programme INTERLUD du ministère de la transition écologique et solidaire animé notamment par l'ADEME et le CEREMA.

B. Autres modalités de la ZFE-m

Les autres modalités de la ZFE-m figurant au sein de l'arrêté portant création d'une ZFE-m sur le centre-ville élargi de la commune de Marseille sont conservées.

En effet, Le périmètre, qui a été soumis à la consultation du public, délimité par l'intérieur des boulevards : avenue du Cap Pinède, boulevard Capitaine Gèze et de Plombières, avenue Alexandre Fleming, boulevards Françoise Duparc, Sakakini, Jean Moulin et Rabatau, avenue du Prado 2, concerne 314 000 habitants. Il permettra d'améliorer la qualité de l'air pour 82% des métropolitains exposés à une pollution chronique au dioxyde d'azote. De plus, l'exclusion des axes de contournement est maintenue. Cette exclusion est indispensable afin de permettre aux usagers de contourner la zone sans emprunter des axes qui ne sont pas destinés à accueillir un flux de contournement. L'analyse réalisée par les services techniques de la Métropole démontre que cette exclusion est nécessaire afin d'éviter des reports de trafic sur des voies moins structurantes qui entraîneraient des congestions importantes émettrices de polluants

Les mesures de restriction de circulation au sein de cette zone seront permanentes, 24h/24h et 7j/7, et appliquées à tous les types de véhicules motorisés : poids lourds, véhicules utilitaires légers, voitures particulières et deux roues motorisées.

Cette solution présente les avantages de proposer :

- La possibilité de verbaliser les véhicules polluants en circulation mais aussi en stationnement dans la zone ;
- Une meilleure efficacité environnement avec une baisse des émissions de polluants plus importante ;
- Une meilleure lisibilité et compréhension de la mesure.

Enfin, les catégories de véhicules faisant l'objet de mesures de restriction de circulation et de stationnement ainsi que l'évolution prévues desdites mesures entre 2022 et 2024 est en accord avec la nécessaire amélioration de la qualité de l'air sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence.