

Qu'est ce qu'une zone d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) ?

La loi Grenelle 2 instaure la mise en oeuvre d'expérimentations de zone d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA), également connues dans d'autres pays sous le nom de zones à bas niveau d'émission, Situées dans et autour des villes, elles ont pour objectif de **reconquérir la qualité de l'air par la diminution de la pollution atmosphérique afin d'améliorer la santé des habitants donc d'augmenter leur espérance de vie**

La mise en place des ZAPA est un instrument à la disposition des collectivités locales pour **réduire la pollution atmosphérique liée à la circulation routière** en zone urbaine.

Elles doivent permettre de **contribuer au respect des normes de qualité de l'air définies par la réglementation communautaire** et d'éviter également les coûts sanitaires et sociaux associés (plusieurs dizaines de milliards d'euros chaque année en France).

Il s'agit donc d'une politique publique dont les résultats auront des conséquences notoires pour la santé des français, une politique à laquelle chaque territoire français peut contribuer.

Quels sont les impacts sur la santé de la pollution atmosphérique ?

La lutte contre la pollution atmosphérique constitue un enjeu de santé-environnement majeur. Plusieurs études se font régulièrement l'écho des effets immédiats et à long terme des concentrations de particules sur la santé : asthme, allergies, maladies respiratoires ou cardio-vasculaires...

- La France compte aujourd'hui 3,5 millions d'asthmatiques
- 50 000 personnes sont atteintes d'une insuffisance respiratoire grave. Les enfants sont particulièrement sensibles aux irritants car leur appareil respiratoire est immature
- 30 % de la population présente une allergie respiratoire.

En 2005, une évaluation de l'impact sanitaire à l'échelle de 25 pays de l'Union européenne, réalisée dans le cadre du programme CAFE (Clean Air for Europe) de la Commission européenne, estimait qu'en **France près de 42 000 décès par an étaient dus à la pollution de l'air par les particules PM_{2,5}** - particules fines de diamètre inférieur à 2,5 micromètres - liées aux activités de l'homme.

Récemment, le projet Aphekom, coordonné par l'Institut de veille sanitaire (InVS) et mené dans 12 pays européens, a rendu public en mars 2011 les résultats sur les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique en Europe et conclu que :

- diminuer davantage les niveaux de particules fines dans l'air des villes européennes entraînerait un bénéfice non négligeable en termes d'augmentation de l'espérance de vie - de 0 mois à Stockholm à 2 ans à Bucarest, sur la base de la valeur guide OMS (10 µg/m³ - microgramme par mètre cube en moyenne annuelle) - et de réduction des coûts pour la collectivité - le respect de la valeur guide OMS se traduirait par un bénéfice d'environ 31,5 milliards d'euros par an dans ces villes ;
- habiter à proximité du trafic routier augmente sensiblement le risque de mortalité.

A titre d'exemple, cette étude montre que la **perte d'espérance de vie associée à un niveau de concentrations de particules fines supérieur au seuil de l'OMS pour les personnes âgées de 30 ans et plus est estimée à 5,8 mois à Paris, 7,5 mois à Marseille, 5 mois à Bordeaux...**

Comment fonctionne une ZAPA ?

Les Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA) reposent sur l'utilisation de divers outils permettant, dans des zones particulièrement polluées par la circulation routière, de limiter cette pollution.

Les collectivités locales pourront notamment interdire l'accès de manière permanente ou temporaire aux véhicules les plus émetteurs de particules et d'oxydes d'azote (NO_x) dans ces zones pour prévenir les conséquences de cette pollution sur la santé de la population. Parmi les autres outils disponibles, on peut citer par exemple : la politique de stationnement en ville et en périphérie, la priorité donnée aux modes de transport collectifs propres, les modalités d'approvisionnement des commerces, l'analyse et la gestion d'un éventuel report de trafic, l'accélération du renouvellement du parc de véhicules anciens...

Le choix des groupes de véhicules interdits dans la zone appartient à la collectivité locale à l'initiative du projet, sur la base d'un classement des véhicules défini par arrêté ministériel. Cet arrêté classe les véhicules en fonction de leur date de première mise en circulation (et donc de leur âge) car plus un véhicule est ancien et plus il émet des polluants nocifs pour la santé tels que les oxydes d'azote et les particules, même si il est bien entretenu. Le contrôle technique permet de vérifier que le véhicule répond à certaines normes mais il existe toujours de fortes différences d'émissions polluantes entre un véhicule ancien et un véhicule plus récent.

Cependant, le niveau d'interdictions des véhicules sera déterminé en fonction du contexte local et des enjeux en termes de pollution de l'air sur la zone.

Où seront-elles mises en œuvre ?

Les ZAPA pourront être instituées, **à titre expérimental pour trois ans, à l'initiative des communes ou groupements de communes de plus de 100 000 habitants**, notamment dans les **zones** considérées comme des points noirs de pollution, **pour lesquelles les valeurs limites réglementaires de la qualité de l'air ne sont pas ou sont susceptibles de ne pas être respectées.**

L'objectif d'une ZAPA est bien de résoudre un problème de pollution dans une zone identifiée comme non-conforme aux normes de qualité de l'air à cause des émissions du trafic routier.

Quelles sont les villes pionnières ?

8 collectivités sont aujourd'hui engagées dans la démarche. Elles étudient la possibilité d'une expérimentation sur leur territoire : la ville de Paris, Plaine Commune, Clermont Communauté, Nice Côte d'Azur, Grenoble Alpes Métropole, **le Grand Lyon**, Communauté de Pays d'Aix, Communauté Urbaine de Bordeaux.

Elles bénéficient de l'accompagnement de l'Etat, via l'appel à projets « études de faisabilité ZAPA » lancé avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) auprès des collectivités début juillet 2010 : les études de projets de ZAPA sont subventionnées à hauteur maximale de 70%.

Quels sont les types de véhicules concernés par les ZAPA ?

Les véhicules dans les ZAPA seront classés en plusieurs groupes en fonction de leur date de première immatriculation, ou de la norme Euro du véhicule lorsqu'elle est identifiable (sur le certificat d'immatriculation du véhicule par exemple). Ces groupes sont définis par l'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules dans les expérimentations de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air, de la façon suivante :

Classification des véhicules dans les Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air

Groupe polluant	Date de première mise en circulation			
	2 Roues, tricycles et quadricycles à moteur	Voitures particulières	Véhicules utilitaires légers	Poids lourds, bus et autocar
*	Jusqu'au 30/06/2004 Inclus ou norme Euro 0 et Euro 1	Jusqu'au 31/31/1996 Inclus ou norme Euro 0 et Euro 1	N1 jusqu'au 30/09/1997 inclus ou norme Euro 0 et Euro 1	Jusqu'au 30/09/2001 inclus ou norme Euro 0, Euro I et Euro II
**	-	Entre le 01/01/1997 et le 31/12/2000 inclus ou norme Euro 2	N1 : Entre le 01/10/1997 et le 31/12/2000 inclus ou norme Euro 2	Entre le 01/10/2001 et le 30/09/2006 inclus ou norme Euro III
***	-	Entre le 01/01/2001 et le	N1 : Entre le 01/01/2001	-

		31/12/2005 inclus ou norme Euro 3	et 31/12/2005 inclus ou norme Euro 3	
****	A partir du 01/07/2004 ou norme Euro 2 et au delà	A partir du 01/01/2006 ou norme Euro 4 et au delà	N1 : A partir du 01/01/2006 ou norme Euro 4 et au delà	A partir du 01/10/2006 ou norme Euro IV et au delà

Plus le nombre d'étoiles du groupe de véhicules est important, moins le véhicule est polluant.

Attention : toutes les catégories de véhicules ne seront pas forcément concernées par l'interdiction !

Les collectivités locales souhaitant mettre en place une ZAPA choisiront, parmi ces groupes, lesquels seront interdits d'accès dans la zone créée sur leur territoire, en fonction du contexte local et notamment de la pollution locale.

A titre d'exemple, uniquement certains poids lourds, bus et autocars les plus polluants pourraient être concernés dans certaines villes lorsque cela suffirait pour résorber les problèmes de pollution locaux.

De plus, des aménagements horaires ou journaliers (équivalents à des autorisations temporaires) pourraient éventuellement être proposés par les collectivités pour les groupes de véhicules interdits, à condition que cela ne remette pas en cause l'efficacité du dispositif pour réduire la pollution de l'air.

D'autre part, certains véhicules bénéficieront d'une dérogation à l'interdiction, quelle que soit leur date de première mise en circulation :

- les véhicules des forces militaires, de police, de gendarmerie, des pompiers, des unités de la sécurité civile ;
- les véhicules des SAMU, SMU et ambulances ;
- les véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées ;
- les véhicules électriques (ils n'émettent pas de gaz polluants !),

En cas d'infraction à l'interdiction de circuler, l'utilisateur du véhicule sera sanctionné par une contravention.

Quel est le calendrier des expérimentations ?

Première phase : les études

Compte tenu du caractère novateur du concept de ZAPA en France, des études préalables devront être menées pour examiner les modalités de mise en oeuvre d'une ZAPA sur un territoire donné. Ces études portent à la fois sur les aspects techniques, environnementaux, économiques et sociaux. L'Etat, en collaboration avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), propose d'accompagner la mise en place de projets de ZAPA en subventionnant à hauteur maximale de 70% la réalisation d'études d'opportunités. **C'est à l'issue de cette phase que seront déterminés les groupes de véhicules interdits.** Cela permettra également **d'identifier les catégories de la population les plus impactées pour ainsi proposer des aides, des mesures compensatoires ciblées et adaptées ou bien des aménagements spécifiques** (horaires, journaliers, restrictions temporaires,...).

Deuxième phase : sélection des projets d'expérimentation

Les communes ou groupements de communes souhaitant participer à l'expérimentation peuvent adresser leur projet de ZAPA, jusqu'au 13 juillet 2012 dernier délai, au préfet de département, qui le transmet, accompagné de ses observations, au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé du développement durable. Les premiers projets présentés suite aux études subventionnées dans le cadre de l'appel à projet « étude de faisabilité des ZAPA » sont attendus dès le second semestre 2011.

Troisième phase : lancement des expérimentations

Les projets sélectionnés sont autorisés par décret pour une durée maximale de trois ans, voire quatre ans et demi en cas de prorogation. Les communes ou groupements de communes où l'expérimentation a été autorisée adressent, après chaque période de douze mois d'expérimentation, au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé du développement durable un rapport contenant les informations nécessaires à son avancement et à son évaluation.

Pourquoi agir dans le secteur des transports pour améliorer la qualité de l'air ?

En France, le secteur des transports routiers peut être en ville une source majoritaire d'émissions de polluants nocifs pour la santé tels que les oxydes d'azote et les particules. La part de ces émissions peut en effet atteindre en **zone urbaine jusqu'à 65% pour les oxydes d'azote et 85% pour les particules**. Le secteur des transports routiers est donc le principal secteur contributeur dans ces zones, souvent sujettes à des dépassements des valeurs réglementaires de la qualité de l'air. Réduire la circulation des véhicules dans ces zones est

donc primordial pour respecter les normes réglementaires imposées depuis 2005 pour les particules et améliorer la qualité de l'air.

La loi Grenelle 1 a instauré la mise en place d'un **plan national particules**. Ce dernier présente des mesures dans quatre secteurs (domestique, industriel, transport, agricole) avec pour enjeu principal la réduction de la pollution de fond par les particules et non pas la seule prévention des pics de pollution. L'objectif est de **réduire de 30 % les particules fines dans l'air d'ici 2015**. Dans le cadre du plan particules, la loi Grenelle 2 a proposé notamment l'outil novateur de zones d'actions prioritaires pour l'air .