

VILLE  
DE  
MARSEILLE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT  
DES  
BOUCHES-DU-RHONE

**EXTRAIT DES REGISTRES DES DÉLIBÉRATIONS  
DU  
CONSEIL DU GROUPE DES 11<sup>e</sup> ET 12<sup>e</sup> ARRONDISSEMENTS**

**- Séance du 02 Mars 2022 -**

**Présidence de Monsieur Sylvain SOUVESTRE, Maire d'Arrondissements.**

L'assemblée formée, Monsieur le Maire a ouvert la séance à laquelle ont été présents 29 membres.

22/011/VET

**DIRECTION GENERALE ADJOINTE LA VILLE PLUS VERTE ET PLUS DURABLE-  
Observations du Conseil Municipal sur le projet de création d'une Zone à Faibles  
Émissions mobilité (ZFE-m) sur le centre-ville élargi de la commune de Marseille.**

22-38058-DGAVPVPD

**MONSIEUR LE MAIRE DU 6<sup>ème</sup> SECTEUR SOUMET AU CONSEIL DES 11<sup>ème</sup> ET 12<sup>ème</sup>  
ARRONDISSEMENTS LE PROJET DE DÉLIBÉRATION CI-ANNEXÉ, DONT CE DERNIER  
EST SAISI, POUR AVIS, AVANT PRÉSENTATION AU PROCHAIN CONSEIL MUNICIPAL.**

Notre Conseil d'Arrondissements doit se prononcer sur le rapport suivant :

Une consultation du public sur le projet de création d'une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) du centre-ville élargi de Marseille a été initiée par la Métropole Aix-Marseille-Provence. Elle se déroule du 17 janvier 2022 au 1<sup>er</sup> mars 2022 inclus sur le territoire de la commune de Marseille.

Pour une Zone à Faibles Émissions (ZFE) écologique et solidaire à Marseille :

Confrontée à des retards majeurs en matière de développement durable dans la mise en œuvre des politiques publiques, la Ville de Marseille est aujourd'hui soumise à un dépassement régulier des seuils de pollution qui dégrade la qualité de l'air respiré par les Marseillaises et Marseillais.

Les causes de cette pollution atmosphérique sont nombreuses : absence de solutions en matière de mobilités durables et non polluantes offrant une alternative à la voiture individuelle, absence de réflexion sur le développement des espaces verts et à la gestion du patrimoine végétal et naturel de la commune, pollution liée aux activités du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et aux émissions polluantes des navires et croisiéristes utilisant les installations portuaires...

Cette pollution de l'air est un véritable enjeu de santé publique et affecte l'ensemble des Marseillaises et des Marseillais et touche encore plus les enfants. Elle entraîne des décès prématurés et augmente les risques de développer des pathologies respiratoires, des allergies, de l'asthme, de l'eczéma.

Une perte de développement économique est aussi imputable à cet air pollué qui dégrade le cadre de vie des habitantes et des habitants. Les populations les plus précaires en sont les premières victimes.

Par ailleurs, Marseille a la particularité d'être une ville centre particulièrement populaire au sein de la Métropole Aix-Marseille. L'absence de réflexion sur son développement, fruit d'une vision stratégique peu présente ces dernières années, n'a pas permis de développer des solutions particulières à cette situation.

Ces impacts sanitaires et économiques de la pollution atmosphérique, mais aussi la mise à jour récente actant une baisse importante des seuils recommandés par l'OMS suite à un nouveau tour d'horizon scientifique en 2021, justifient la mise en place d'une politique publique ambitieuse.

Dans ce contexte de prise de conscience de l'ampleur des impacts de la pollution de l'air sur l'environnement et la santé publique et du durcissement des injonctions à agir, l'État a durci sa législation, conformément aux dispositions européennes en enjoignant les territoires soumis à la pollution automobile à mettre en place des zones à faibles émissions (ZFE).

Concernant Marseille, la compétence de la ZFE a été donnée à la Métropole depuis août 2021 et la loi Climat et Résilience du 24 août 2021.

Le périmètre de la ZFE :

Tel que proposé par la Métropole, le périmètre de la ZFE s'étend aux zones du centre ville, et concernera 314 000 habitants. Il est délimité par l'intérieur des boulevards : avenue du Cap Pinède, boulevards Capitaine Gèze et de Plombières, avenue Alexandre Fleming, boulevards Françoise Duparc, Sakakini, Jean Moulin et Rabatau, avenue du Prado 2.

Ce périmètre va impacter de nombreux habitants pour qui la voiture individuelle est l'unique mode de déplacement du fait de l'insuffisance des transports en commun. Ainsi il est estimé que dans le 3<sup>ème</sup> arrondissement, la moitié du parc automobile sera impacté dès septembre 2024. Dans un autre sens, il laisse certains territoires hors ZFE alors qu'il existe une volonté politique d'aller plus loin, c'est notamment le cas dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement.

Les mesures de restriction de la circulation incluses dans le périmètre devront concerner l'ensemble des véhicules.

Le Conseil Municipal regrette que les tunnels bien qu'inclus dans le périmètre aient été exclus du dispositif, conformément aux dispositions législatives, malgré la demande portée par les élus municipaux auprès de la DREAL.

Au-delà des dispositions liées à la ZFE, les problématiques engendrées par les deux roues motorisés devront être prises en compte afin de faire respecter la réglementation sur les émissions polluantes (dont sonores) de tous les véhicules, y compris les deux roues motorisés, souvent bruyants et dont leur carburation est sous-optimale, avec dégagements d'odeurs, de composés organiques volatils et de gaz imbrûlés.

Solutions de substitutions :

Marseille est une ville notoirement en retard en matière de transports en commun, et de solutions alternatives. Actuellement ville la plus embouteillée de France, elle souffre d'une absence de vision stratégique dans le développement de ces transports par l'autorité organisatrice des transports ces dernières années. A cela s'ajoute le constat d'une inégalité sociale très forte, avec des quartiers où le taux de pauvreté peut atteindre 50%. Le niveau d'équipement en voiture individuelle peut aussi être inférieur de 20 points à la moyenne nationale.

La ZFE doit être acceptée socialement, et pour cela des solutions alternatives doivent être proposées par l'autorité organisatrice des déplacements : la Métropole. Celle-ci doit activer en urgence le développement de transports en commun vers les secteurs les plus impactés par la mise en place de la ZFE, comme le 3<sup>ème</sup> arrondissement. En accord avec les objectifs fixés par l'Etat dans la loi de finance 2022, sur l'obtention de fonds pour le développement des transports sur la Métropole Aix-Marseille, le désenclavement des quartiers Nord, et donc du 3<sup>ème</sup> arrondissement, doit faire l'objet d'une priorisation immédiate. Le périmètre de la ZFE doit être conditionné au développement des transports en commun pour être acceptable socialement et viable écologiquement.

Par ailleurs, des solutions de mobilités douces existent, comme le vélo. Or Marseille est régulièrement classée dernière en matière d'infrastructures cyclables. La Ville de Marseille demande donc une accélération du plan Vélo. Celle-ci peut passer par la mise en place de borne vélo en libre service dans des quartiers pour l'instant dépourvus, ainsi que la création d'itinéraires "Zone ZFE" sur les principaux axes impactés.

Concernant le parc automobile, la Ville souscrit pleinement à la volonté de la Métropole de voir la circulation automobile diminuer. Cependant pour certains foyers, notamment les plus éloignés des solutions alternatives, la voiture individuelle constitue le mode principal de déplacement. En ce sens, la Ville de Marseille a sollicité le Ministère de l'Écologie pour que l'aide au développement d'un parc automobile vertueux soit augmentée. Dans une ville marquée par de fortes inégalités sociales, une aide supérieure doit être envisagée parce que nécessaire pour de nombreux habitants.

Il faut cependant noter qu'une ZFE sans mesures d'accompagnement serait socialement injuste : on ne peut pas forcer les ménages les plus modestes à changer de véhicule alors qu'ils n'en ont pas la capacité financière, ou à utiliser le vélo ou les transports en commun lorsqu'il n'existe pas de bons aménagements et une bonne desserte près de chez eux.

Cela conditionne pour partie la réussite de la mise en place de la ZFE, visant la réduction de la pollution de l'air sans pour autant apparaître comme un dispositif défavorable pour les habitants aux revenus les plus modestes. Pour être efficaces, ces aides devront ainsi tenir compte de la situation économique du foyer, et gérées au sein d'un guichet unique, clairement identifié par les habitants. Celui-ci devra être proposé par la Métropole.

La réussite de la ZFE est souhaitée par la Ville de Marseille. Elle est un moyen de protection de la santé des habitants, et permet l'évolution des mobilités. Mais son approche doit être étudiée pour être socialement acceptable. Il est donc nécessaire que le projet final tienne compte des observations précisées dans cette délibération, et qui s'appuient sur les concertations mises en place dans les secteurs.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil d'Arrondissements de prendre la délibération ci-après :

**LE CONSEIL DES 11EME ET 12EME ARRONDISSEMENTS  
 VU LA LOI N°2019-1428 DU 24 DECEMBRE 2019 D'ORIENTATION DES  
 MOBILITES  
 VU LE CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES  
 VU LE CODE DE L'ENVIRONNEMENT  
 VU LA DELIBERATION N°21/0197/VET DU 2 AVRIL 2021  
 VU LES CONSULTATIONS DES MAIRIES DE SECTEUR DES 1<sup>ER</sup> ET 7<sup>EME</sup>, DES  
 2<sup>EME</sup> ET 3<sup>EME</sup>, DES 4<sup>EME</sup> ET 5<sup>EME</sup>, DES 6<sup>EME</sup> ET 8<sup>EME</sup>, DES 9<sup>EME</sup> ET 10<sup>EME</sup>, DES 11<sup>EME</sup>  
 ET 12<sup>EME</sup>, 13<sup>EME</sup> ET 14<sup>EME</sup>, DES 15<sup>EME</sup> ET 16<sup>EME</sup> ARRONDISSEMENTS  
 OÙ LE RAPPORT CI-DESSUS**

**DELIBERE****ARTICLE 1** Sont émises les observations suivantes :

- Le projet d'amplification de la ZFE doit atteindre, d'ici quelques années, des seuils scientifiquement recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) afin d'assurer une protection satisfaisante de la santé de la population ;
- Le Conseil Municipal de Marseille insiste fortement sur l'importance de concilier le calendrier de la mise en place de la ZFE au renforcement des offres de transport en commun dans les quartiers les plus impactés, tel que le 3<sup>ème</sup> arrondissement. Ceci passe par l'accélération de la programmation du tramway Belle de Mai-Merlan. Le Conseil municipal insiste aussi sur le renforcement des transports en commun dans la zone ZFE, en particulier en ce qui concerne les capacités, fréquences et plages horaires ;
- Le Conseil Municipal demande que le périmètre de la ZFE soit conditionné au développement des transports en commun et des Parkings-relai afin de ne pas apparaître comme socialement injuste. Qu'en conséquence sa mise en place soit différée dans le Nord de Marseille, et favorisée dans les secteurs où il existe des solutions de transports satisfaisantes ;
- Le Conseil Municipal de Marseille soutient en particulier les propositions de dérogations temporaires et les propositions d'aides financières accrues en fonction des revenus des ménages, afin d'accompagner les personnes les plus modestes dans ce changement de mobilité ;
- Le Conseil Municipal de Marseille soutient en particulier la création d'un service de conseil aux mobilités pour accompagner les particuliers dans leurs démarches en faveur de la transition des mobilités (dont report modal) et afin de limiter le non-recours aux aides et aux dérogations en vigueur. Un service d'accompagnement au changement, personnalisé et accessible à toutes et à tous, développé à la hauteur de l'amplification de la ZFE, semble en effet nécessaire pour favoriser cette transition et le report modal associé et permettre l'adoption d'alternatives à la voiture thermique individuelle ;
- Le projet doit intégrer un dispositif de communication important et diversifié sur plusieurs canaux dès que les périmètres et leurs échéanciers seront votés par le Conseil Métropolitain, afin de donner la meilleure visibilité possible au plus grand nombre de particuliers et de professionnels ;
- Le projet doit intégrer la mise en place "d'itinéraires ZFE" en matière de déplacement doux. Ceux-ci offriraient des possibilités de mobilités protégées et adaptées à la marche et au vélo ;
- Le projet doit prévoir, en complément de la concertation, des mesures d'accompagnement adaptées. Il devra enfin prévoir des mesures de contrôle efficaces, impliquant notamment une action rapide de l'État pour mettre à disposition les équipements homologués afférents ;
- Le projet doit pouvoir être évolutif pour permettre une extension de son périmètre aux arrondissements bien pourvus en transports en commun et aux mobilités alternatives.

**ARTICLE 2** Est demandé à la Métropole Aix-Marseille-Provence de prendre en compte les observations de la ville de Marseille avant d'approuver la création d'une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) du centre-ville élargi de Marseille.

**Le présent projet de délibération  
mis aux voix a été adopté à l'unanimité**

**Abstention Groupe Retrouvons Marseille  
Abstention Groupe Une Volonté pour  
Marseille**

**Il est donc converti en délibération  
du Conseil des 11<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup>**

**Vu et présenté pour son  
enrôlement à une séance  
du Conseil d'Arrondissements**

**LE MAIRE des 11<sup>ème</sup> - 12<sup>ème</sup> Arrondts  
Sylvain SOUVESTRE**