

Mettre en œuvre une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)

Objectifs et cadrage de l'action

Mettre en place une restriction de circulation en rapport avec les niveaux de pollution des véhicules consiste à interdire la circulation, dans un périmètre défini, aux véhicules les plus polluants. Cette mesure environnementale a pour objectif de réduire les émissions de polluants pour améliorer la qualité de l'air et la santé publique. En effet, agir sur la circulation automobile (a fortiori des véhicules utilitaires légers et des poids lourds) est un fort levier pour réduire les émissions d'oxydes d'azote et de particules.

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC À METTRE EN PLACE

- Étude préalable (réglementaire) permettant la connaissance du parc local et l'estimation des gains envisageables

INTERETS ET OBJECTIFS

- Encourager le renouvellement accéléré du parc en circulation
- Éviter un contentieux local sur le non-respect des seuils de concentration des polluants atmosphériques

IMPACTS ATTENDUS

Réglementer la circulation en fonction du niveau de pollution des véhicules permet de réduire les émissions de polluants.

ENVIRONNEMENTAUX

- Effet de serre
- Qualité de l'air
- Bruit
- Autres

ECONOMIQUES

- Conflit d'usage (congestion) de la voirie valorisable en temps perdus (€ par mn...)
- Emploi
- Fiscalité / Recette
- Efficience livraisons / Activité économique
- Attractivité territoire
- Autres

SOCIAUX

- Conditions de travail
- Sécurité des personnes
- Santé
- Autres

NIVEAU DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION

1. Démarrage

Étude préalable à la mise en place d'une ZFE-m (zones à faibles émissions mobilité) ou étude d'opportunité

2. Consolidation

Préfiguration ZFE-m (réglementation d'accès, pouvoir de police du maire)

3. Décollage

Mise en place d'une ZFE-m

4. Exemplarité

Mise en œuvre d'une ZFE-m qui vise à n'autoriser que les véhicules Crit'Air électrique, 1 et 2

● Les outils réglementaires disponibles

▪ LE POUVOIR DE POLICE DU MAIRE

Le maire peut, grâce à son pouvoir de police exercé sur la circulation, **mettre en œuvre des réglementations environnementales**. Ce pouvoir de police est défini dans le CGCT (Code Général des Collectivités Territoriales) aux articles L2213-2 et L2213-4. Le maire d'une commune peut exercer son pouvoir de police de circulation pour mettre en œuvre des restrictions de circulation, sur une partie de son territoire et à certaines heures (ex : Zone de rencontre ou zone à trafic limité).

Pour plus de détails, voir fiche action « B1 – Harmoniser les réglementations marchandises ».

La Loi d'Orientation des Mobilités rend obligatoire la mise en place de zones à faibles émissions mobilité dans les territoires où les normes relatives à la qualité de l'air sont régulièrement dépassées. En outre, la Loi Climat et Résilience a quant à elle instauré l'obligation de mettre en œuvre une ZFE-m au sein des agglomérations de plus de 150 000 habitants.

La loi Climat et Résilience a prévu le pilotage de la ZFE-m par le président de l'EPCI. À cette fin, les maires des communes membres transfèrent à ce dernier les compétences et prérogatives relatives à ces zones. Ainsi, après le transfert, un seul arrêté permet d'encadrer la ZFE-m. Toutefois, les maires ont la faculté de refuser la perte de leurs prérogatives (s'imposant s'ils représentent 50% des communes membres ou 50% de la population totale communautaire). Dans ce cas, un arrêté par commune sera nécessaire pour encadrer la ZFE-m.

▪ ARTICLES RÉGISSANT LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ

L'article L2213-4-1 du CGCT dispose que, « pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. »

La LOM complète cet article par une obligation d'instauration de ZFE-m : « L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L.221-1 du même code ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent. A compter du 1er janvier 2021, l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est également obligatoire, dans un délai de deux ans, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées au même article L.221-1 ne sont pas respectées de manière régulière, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements. »

Dans le contexte de la crise sanitaire liée au Covid19, le calendrier initial a été décalé. L'instauration de ces ZFE-m (loi LOM) devait être réalisée au 31 décembre 2021.

Depuis le 1er janvier 2021, l'instauration d'une ZFE-m est également obligatoire, dans un délai de deux ans, lorsque :

- Les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière ;
- Les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements.

La Loi Climat et Résilience d'août 2021 a introduit un nouveau cadre réglementaire dans la mise en place de ZFE-m, notamment à travers la modification de l'article L 2213-4-1 du CGCT disposant que « l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain ». Ce même article prévoit des restrictions pour l'ensemble

des véhicules (à destination du transport de voyageurs ou de marchandises) de moins de 3,5 tonnes. Il prévoit également, pour les communes ou EPCI affichant des dépassements réguliers des seuils de pollutions défini dans l'article L.221-1 du code de l'environnement (soit les ZFE-m issues de la LOM), le calendrier de sortie suivant, pour les véhicules destinés au transport de personnes de moins de 3.5 tonnes les plus polluants :

| Date de sortie | Diesel immatriculé avant | Essence immatriculé avant |
|------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| 1er Janvier 2023 | 31 Décembre 2000 (Crit'Air 5) | 31 Décembre 1996 (non classés) |
| 1er Janvier 2024 | 31 Décembre 2005 (Crit'Air 4) | Pas de restrictions complémentaires- |
| 1er Janvier 2025 | 31 Décembre 2010 (Crit'Air 3) | 31 Décembre 2005 (Crit'Air 3) |

L'article L222-4 du Code de l'Environnement précise que « dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère ». Et pour les « zones » de moins de 250 000 habitants « le recours à un plan de protection de l'atmosphère n'est pas nécessaire lorsqu'il est démontré que des mesures prises dans un autre cadre seront plus efficaces pour respecter ces normes. ». Dans ces zones **un Plan Local pour l'Amélioration de la Qualité de l'air (PLQA) peut être adopté.**

Les PPA (ou PLQA) sont donc possibles dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que dans les zones où les normes de qualité de l'air sont dépassées ou risquent de l'être. Début 2018, la France comptait 36 PPA (dont 25 agglomérations de plus de 250 000 habitants) couvrant environ 50 % de la population. La liste des PPA peut être trouvée sur le site internet du Ministère de la Transition Écologique : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques-reduire-pollution-lair#e5>

Pour la liste des agglomérations de plus de 250 000 habitants, de 150 000 à 250 000 habitants, et de 100 000 à 150 000 habitants, voir l'arrêté interministériel du 22 Décembre 2021 « établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250000 habitants conformément à l'article R.221-2 du code de l'environnement et l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales » : <https://cutt.ly/nHEjdv7s> Cette liste est révisée au moins tous les 5 ans.

● Méthodologie

■ CONTEXTE

Les zones à faibles émissions mobilité trouvent leur plus récent socle juridique dans la loi climat et résilience (août 2021) et ses décrets d'application mais le concept pouvait être mis en œuvre dès la loi dite Grenelle 2 (juillet 2010). La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (août 2015) avait revu ses principes mais également défini des outils qui restent toujours d'actualité (exemple : les vignettes Crit'Air). Ainsi, les ZFE-m ont été connues sous les acronymes ZAPA et ZCR (respectivement Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air et Zone à Circulation Restreinte). Dans tous les cas, l'objectif est le même : améliorer la qualité de l'air en milieu urbain en accélérant le renouvellement du parc automobile, c'est-à-dire en interdisant la circulation des véhicules les plus émetteurs de particules et d'oxydes d'azote. Les zones à faibles émissions sont déjà appliquées dans plus de 200 villes d'Europe¹ et sont connues sous le terme « low emission zones ».

En France, en date de janvier 2021, on en dénombre quatre sur tout ou partie des territoires de : Paris, Grand Paris, Lyon Métropole, Grenoble Métropole. Suite à la parution du décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 définissant ce qu'est le non-respect de manière régulière des normes de qualité de l'air (soit le dépassement de seuils fixés par l'Union Européenne en matière de particules fines et d'oxydes d'azote), les collectivités obligées de mettre en œuvre une ZFE-m sont : Métropole d'Aix-Marseille-Provence, Métropole Nice-Côte d'Azur, Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse Métropole, Montpellier-Méditerranée Métropole, Eurométropole de Strasbourg et Métropole Rouen-Normandie. Cette liste de collectivités « obligées » sera revue chaque année. Il est à noter qu'il est possible que l'UE révise les seuils de pollution en se calquant sur ceux de l'OMS (bien plus restrictifs), ce qui induirait l'intégration de nouvelles agglomérations dans l'obligation de mettre en place une ZFE-m. Comme indiqué précédemment, la loi Climat et Résilience a instauré l'obligation de la mise en œuvre d'une ZFE-m pour toutes agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici fin 2024 (33 nouvelles agglomérations sont concernées). L'obligation d'instaurer une ZFE-m est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, le président de l'EPCI dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération a créé une zone à faibles émissions mobilité couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public.

En France, l'arrêté local qui crée la ZFE-m fixe les mesures de restriction de circulation applicables, détermine les catégories de véhicules concernés et précise la durée d'instauration de la ZFE-m (voir article L2213-4-1 du CGCT). Son efficacité au regard des bénéfices attendus doit être évaluée de façon régulière, au moins tous les trois ans.

À noter que les véhicules circulant dans une zone à faible émission font l'objet de l'identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique prévue à l'article L. 318-1 du code de la route.

L'article R318-2 précise que « les véhicules à moteur des catégories M, N et L définies à l'article R311-1 sont identifiés, lorsque les conditions de leur utilisation le nécessitent, au moyen d'une vignette sécurisée appelée certificat qualité de l'air ». Cette vignette est couramment dénommée Crit'Air.

Ainsi **une zone à faibles émissions mobilité** ne peut porter que sur les véhicules roulants M, N ou L (voitures particulières, autobus, autocar, véhicules utilitaires conçus pour du transport de marchandises, poids lourds, deux-roues motorisés...) et **s'appuie sur les certificats qualité de l'air pour être appliquée et contrôlée**. Le contrôle d'une ZFE-m se fait visuellement par le biais de la vignette Crit'Air apposée sur le pare-brise du véhicule. La LOM a cependant introduit la possibilité pour une collectivité de recourir à un contrôle automatisé de la ZFE-m. A la date de mise à jour de cette fiche (mai 2022), les modalités pratiques ne sont pas entièrement définies. La LOM donne cependant le cadre, à savoir un dispositif arrêté par le préfet de département et le fait que le contrôle ne peut concerner au maximum que 15% des véhicules circulant dans la ZFE-m et au maximum un dispositif de contrôle tous les 40 km de voirie.

Ces certificats Crit'Air sont par conséquent obligatoires dans les ZFE-m et des montants d'amendes ont été fixés en cas de manquement à la règle (voir article R411-19-1 du code de la route).

¹ <http://fr.urbanaccessregulations.eu/> - <http://www.ademe.fr/zones-a-faibles-emissions-low-emission-zones-lez-a-travers-leurope>

LES VIGNETTES CRIT'Air

Un arrêté du 21 juin 2016 établit la « nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques ».²

Chaque véhicule en circulation ou nouvellement construit dispose d'un certificat qualité de l'air qui lui est attribué pour toute sa durée d'utilisation.

Les véhicules nouvellement commercialisés le sont obligatoirement avec un certificat 2, 1 ou ELEC (vert).

Les véhicules en circulation au moment de la création des vignettes disposent en fonction de leurs caractéristiques d'une des 6 vignettes. **Les véhicules très anciens, antérieurs à 2001 pour les poids lourds et 1997 pour les véhicules utilitaires légers ne disposent pas de vignette Crit'Air.**



L'arrêté du 11 avril 2022 modifiant l'arrêté du 21 juin 2016 relatif aux vignettes Crit'Air introduit une nouvelle classification pour les poids-lourds, autobus et autocars roulant au biodiesel (B100). Ceux-ci sont classifiés en Crit'Air 1 si leur motorisation B100 est irréversible.

Classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route

| Classe | 2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR | VOITURES | VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS | POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR |
|--------|---|----------|------------------------------|----------------------------------|
| | Véhicules électriques et hydrogène | | | |
| | Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables | | | |

| Classe | 2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR | DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION ou NORME EURO | | | | | |
|--------------------|--|--|---|--|---|---|---|
| | | VOITURES | | VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS | | POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR | |
| | | Diesel | Essence | Diesel | Essence | Diesel | Essence |
| | EURO 4 À partir du : 1 ^{er} janvier 2017 pour les motocycles 1 ^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs | - | EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011 | - | EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011 | - | EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014 |
| | du 1 ^{er} janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs | EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011 | EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010 | EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011 | EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010 | EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014 | EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013 |
| | EURO 2 du 1 ^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006 | EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010 | EURO 2 et 3 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2005 | EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010 | EURO 2 et 3 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2005 | EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013 | EURO III et IV du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009 |
| | Pas de norme tout type du 1 ^{er} juin 2000 au 30 juin 2004 | EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005 | - | EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005 | - | EURO IV du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009 | - |
| | - | EURO 2 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000 | - | EURO 2 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2000 | - | EURO III du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006 | - |
| Non classés | Pas de norme tout type Jusqu'au 31 mai 2000 | EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996 | EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996 | EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997 | EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997 | EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001 | EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001 |

² https://www.certificat-air.gouv.fr/files/tableaux_classement.pdf

▪ VÉHICULES CIBLÉS

L'arrêté de mise en œuvre de la ZFE-m doit indiquer les catégories de véhicules concernés (poids lourds, véhicules utilitaires, véhicules légers, ...) et, pour ces catégories de véhicules, le niveau de restriction « Crit'Air ». Il n'existe pas de certificats qualité de l'air pour les véhicules non routiers (véhicules agricoles, ferroviaires, de chantier, ...). Ils ne peuvent donc pas être visés par la ZFE-m. Par exemple, la ZFE de la métropole de Lyon concerne les poids lourds (PL) et les véhicules utilitaires légers (VUL) destinés au transport de marchandises : il est possible d'inclure une notion d'usage du véhicule mais cela peut compliquer le contrôle du respect de la ZFE car le certificat qualité de l'air n'inclut pas la notion d'usage.

Les niveaux de restriction peuvent être modulés en fonction des types de véhicules : typiquement interdire l'accès à des niveaux de vignettes Crit'Air différents selon s'il s'agit de poids lourds ou de véhicules utilitaires légers. Dans ce cas, la lisibilité de la réglementation doit être évaluée ainsi que l'éventuel manque d'équité que les usagers pourraient ressentir.

À noter que l'accès à la zone de faibles émissions mobilité ne peut être interdit :

- 1° Aux véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;
- 2° Aux véhicules du ministère de la Défense ;
- 3° Aux véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées prévue par l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles ;
- 4° Aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

Enfin, « les **dérogations individuelles** aux mesures de restriction peuvent être accordées, sur demande motivée des intéressés, par le maire ou par le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation. Cette autorité délivre un justificatif précisant les conditions de validité de la dérogation, le périmètre sur lequel elle s'applique et sa durée de validité, laquelle ne peut excéder **trois ans**. » À titre d'exemple, la métropole de Lyon donne des dérogations pour une période de trois ans pour les véhicules frigorifiques.

L'arrêté créant la zone à faibles émissions précise :

- 1° La procédure et les motifs de délivrance et de retrait des dérogations ;
- 2° Les conditions dans lesquelles le justificatif de la dérogation est rendu visible ou tenu à la disposition des agents chargés des contrôles.

▪ ÉTUDE PRÉALABLE

L'étude présentant l'objet des mesures de restriction doit justifier de leur nécessité et expose les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus par leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique.

L'article R2213-1-0-1 du CGCT précise que « l'étude justifiant la création d'une zone à circulation restreinte [...] comporte notamment un résumé non technique, une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée ainsi qu'une évaluation :

- 1° De la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air ;
- 2° Des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée ;
- 3° De la proportion de véhicules concernés par les restrictions et, le cas échéant, les dérogations prévues ;
- 4° Des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte. »

Le projet d'arrêté, accompagné de l'étude, est mis à la disposition du public et soumis pour avis 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. À l'expiration d'un délai de 2 mois (fixé par décret) cet avis est réputé favorable (CGCT, art. L2213-4-1).

Distinction entre étude réglementaire et étude d'opportunités

| Étude réglementaire (obligatoire) | Étude d'opportunité (non-obligatoire) |
|---|--|
| Toute collectivité présentant un dépassement de manière régulière des valeurs limites (LOM) ou de plus de 150 000 habitants (Climat Résilience) | Inscrit au plan d'action air du PCAET des EPCI de +100 000 hab (L229-26 Code de l'environnement) |
| Toute collectivité volontaire souhaitant mettre en place une ZFE-m | Agglomération ou zone couvertes par un PPA |

Ainsi la distinction entre ces deux types se fait essentiellement sur les attentes qui en découlent et non sur leurs contenus. L'étude réglementaire vise au déploiement de la ZFE-m tandis que l'étude d'opportunité, comme son nom l'indique vise essentiellement à mettre en avant les intérêts à mettre ou non en place une ZFE-m sur le territoire pour répondre aux objectifs de qualité de l'air défini dans les plans d'actions.

▪ LA PHASE DE CONCERTATION

Les phases de consultation / concertation / communication jouent un rôle primordial dans l'acceptabilité de la ZFE-m, avant la prise de l'arrêté :

- Réponse aux interrogations des différentes parties prenantes
- Expression des enjeux sociaux et économiques par les parties prenantes
- Prise en compte des spécificités locales pour la mise en place de dérogation
- Définition des volets d'intervention annexes à mettre en œuvre (modalité logistique de l'hyper-centre, accompagnement financier, stratégie énergétique du territoire)

Dans le cadre d'une ZFE réglementaire, la phase de concertation est obligatoire, tant envers le grand public qu'envers les professionnels. Cependant, même dans le cadre de la mise en place d'une ZFE volontaire, il sera essentiel de consulter les différentes parties prenantes.

Cette méthodologie de concertation, notamment des acteurs économiques du territoire, reste similaire à celle définie dans la méthodologie de l'ADEME portée par le programme CEE Innovations Territoriales pour la Logistique Urbaine Durable³.

Après choix du scénario retenu pour la mise en place de la ZFE-m, le dialogue avec les parties prenantes constitue une ressource importante pour déterminer les besoins en dérogations manifestés sur le territoire tant par les acteurs économiques que par les ménages. Toutefois un arbitrage doit être effectué afin de ne pas tomber dans l'abondance de dérogations qui risqueraient de nuire à la performance de la ZFE-m.

Exemples de dérogation : Véhicule de convoi exceptionnel, véhicule de collection, commerçant ambulant sédentaire avec autorisation de l' agglomération, camion-citerne, présentation d' un justificatif d' achat de véhicule propre avec délai pour la livraison.

▪ SUIVI ET ÉVALUATION

Selon l'article L2213-4-1 du CGCT « L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue de façon régulière, **au moins tous les trois ans**, l'efficacité au regard des bénéfices attendus et peut le modifier en suivant la procédure prévue au III du présent article ».

La méthode d'évaluation est laissée à l'appréciation des autorités compétentes (commune ou EPCI).

³ <https://www.interlud.green/3-jinitie-une-demarche-dengagement-volontaire-3>

■ FACTEURS CLÉS DE REUSSITE

Au vu des études de faisabilité réalisées en France (périodes ZAPA, ZCR et ZFE-m) et des retours d'expérience observés en Europe dans le cadre des "Low Emission Zone", la réussite de la mise en œuvre d'une telle mesure de restriction de la circulation des véhicules les plus polluants est facilitée lorsque l'action :

- Tient compte des spécificités locales (activités économiques du territoire, population/entreprises et leurs parcs de véhicules, infrastructures et aménagements existants ou à venir, ...);
- Est lisible en termes de restrictions, de calendrier, et de dérogations ;
- Prévoit un temps suffisant pour que les particuliers et les professionnels s'adaptent à la mesure ;
- Bénéficie de mesures d'accompagnement selon un planning clairement établi au moment de l'annonce de sa mise en œuvre (ex : accompagnement financier pour la conversion d'un véhicule polluant ou l'abonnement à une carte de transport en commun ; mise en place d'une plateforme d'information pour aider les particuliers à changer de mode de transport, etc.). Pour des éléments sur les aides financières disponibles, se référer à la fiche action C1 – Avantager les véhicules à faibles émissions ;
- Est partagée au niveau local (collectivité à l'origine du projet et collectivités voisines potentiellement impactées) ;
- Tient compte des modalités de contrôle pour vérifier le respect des mesures mises en œuvre ;
- S'accompagne de temps de concertation et de communication.

● Pour aller plus loin

Les zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) – synthèse des études de faisabilité réalisées par sept collectivités françaises⁴, ADEME, Olivier Coppiters't Wallant, février 2015

Les zones à faibles émissions (Low Emission Zones) à travers l'Europe : Déploiement, retours d'expériences, évaluation d'impacts et efficacité du système⁵, ADEME, septembre 2020. Régulièrement mis à jour.

Le programme européen CIVITAS : <http://www.civitas-initiative.eu>

Certificats qualité de l'air : <https://www.ecologie.gouv.fr/certificats-qualite-lair-critair>

Guide d'accompagnement à la mise en œuvre des ZFE-m, MTE, décembre 2020 : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_accompagnement_mise_en_place_ZFEM.pdf

Retour d'expériences de trois zones à trafic limité en Italie : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/zones-traffic-limite-ztl-italiennes-retour-visite-turin-cuneo>

⁴ <https://www.ademe.fr/zones-dactions-prioritaires-lair-zapa-synthese-etudes-faisabilite-realisees-sept-collectivites-francaises>

⁵ <https://www.ademe.fr/zones-a-faibles-emissions-low-emission-zones-lez-a-travers-leurope>

▪ **EXEMPLES**

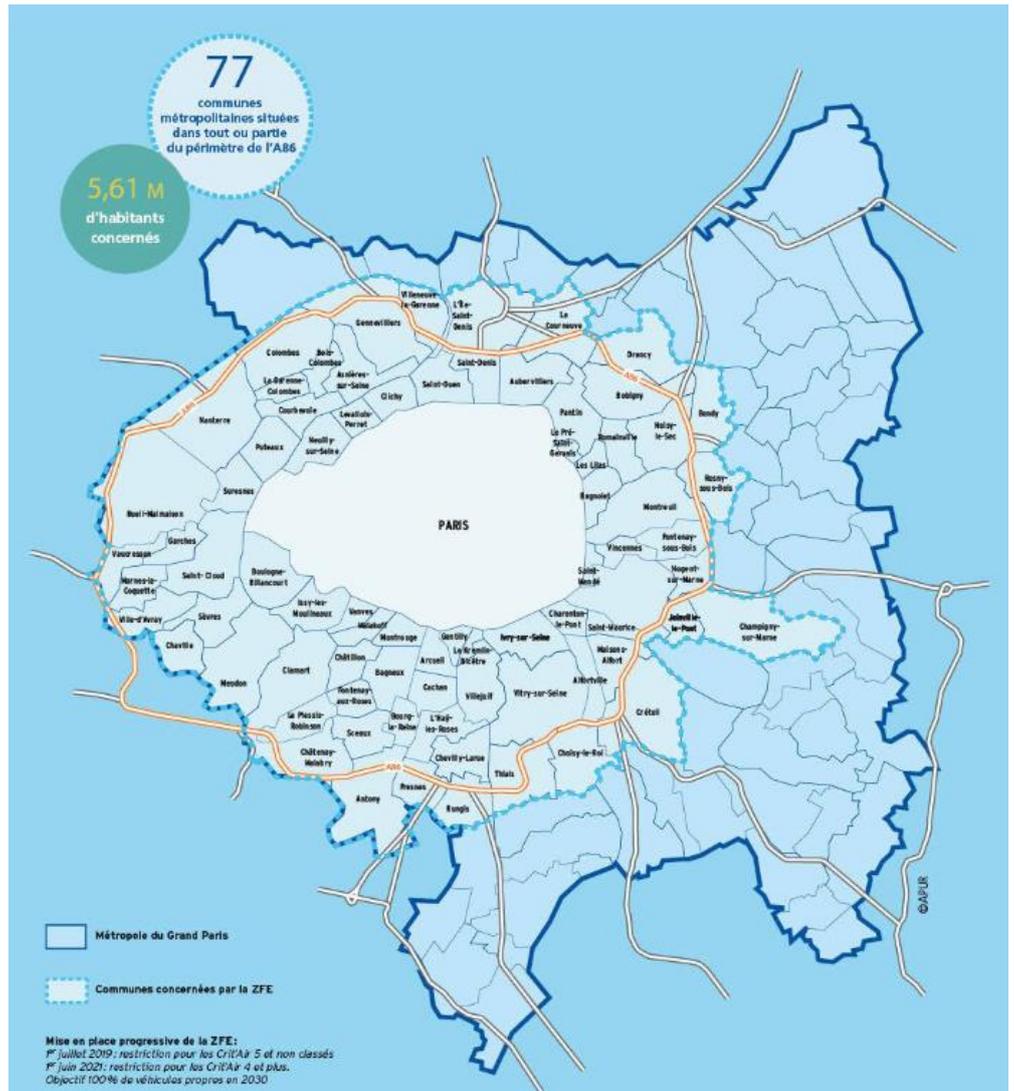
Exemple de Paris et la Métropole du Grand Paris :

La première collectivité à s'être saisie de l'outil ZCR introduit par la loi relative à la transition énergétique a été la ville de Paris, en lien avec la Préfecture de police.

Mise en œuvre le 1^{er} janvier 2017 après une première période (septembre 2015) sans support juridique, la zone à circulation restreinte intra-périphérique portait sur l'ensemble des véhicules dont les véhicules utilitaires légers et les poids lourds. Cette zone était en vigueur de 8h à 20h en semaine (sauf pour les poids lourds également concernés les samedis et dimanches).

Voir l'arrêté ici : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000038705062>

À ce jour (mai 2022) Les véhicules non catégorisés, Crit'Air 5 et 4 ne peuvent circuler sur l'ensemble du périmètre établi au sein de la Métropole du Grand Paris. Des dérogations à cette réglementation existent et portent, en ce qui concerne les VUL et les PL, sur les activités de déménagement (véhicules des professionnels uniquement), d'approvisionnement des marchés parisiens, véhicules frigorifiques et camions citernes, convois exceptionnels. Dans son PCAET, la ville de Paris a introduit des objectifs à l'horizon 2024 de la fin des moteurs diesel (autorisation uniquement des Crit'Air 1 et ELEC à cet horizon). L'objectif aujourd'hui affiché est d'avoir 100% véhicules propres circulant en 2030.



Autres exemples européens :

De nombreuses villes européennes ont mis en place des dispositifs de restriction d'accès au centre-ville (Londres, Berlin, Stockholm, Milan...) de différentes natures : péage urbain, Low Emission Zone, Zone à Trafic Limité...

Informations sur l'ensemble des ZFE, restriction de circulation urbaine, péage urbain... :

<https://fr.urbanaccessregulations.eu/>

Suivi et évaluation de l'action

▪ COÛT ET FINANCEMENT DE L'ACTION

Coût d'une étude de préfiguration à la mise en place d'une ZFE-m

A titre indicatif, les besoins en ingénierie pour les études de préfiguration des ZAPA ont varié de 50 à 400k€. Les collectivités ont généralement fait appel à un prestataire extérieur. Le coût des études pour la préfiguration des ZCR a été sensiblement le même. Mais avant d'engager toute nouvelle étude, il est conseillé de valoriser les études déjà existantes.

Dépenses internes de la collectivité

Dépenses de communication, de concertation, temps de travail agents collectivité entre autres pour les contrôles, coût des actions mises en œuvre, panneautage, signalisation, financement des mesures d'accompagnement (changement de mobilité, aide à la conversion des véhicules les plus polluants, ...).

Acteurs impliqués :

- EPCI ;
- Commune ;
- Agences d'urbanisme ;
- DDT/DDTM ;
- DREAL/DEAL ;
- ADEME ;
- ARS, AASQA ;
- Police municipale / ASVP ;
- Acteurs économiques : organisations professionnelles : transporteurs, grossistes, artisans, commerçants, grande distribution, BTP, gestionnaires de déchets, énergéticiens (infrastructures d'avitaillement) organisations professionnelles : transporteurs, grossistes, artisans, commerçants, grande distribution, BTP, gestionnaires de déchets, énergéticiens (infrastructures d'avitaillement).

▪ INDICATEURS DE SUIVI GLOBAL

Les indicateurs de suivi global présentés ci-dessous permettent d'identifier le passage de l'action à ses différents niveaux d'avancement. Ces indicateurs ne répondent pas aux exigences réglementaires de l'article L2213-4-1 du CGCT sur l'évaluation des ZFE-m.

Voir le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs de l'action.

1 Démarrage

Étude préalable à la mise en place d'une ZFE-m ou étude d'opportunité

2 Consolidation

Préfiguration ZFE-m (réglementation d'accès pouvoir de police du maire)

3 Décollage

Mise en place d'une ZFE-m

4 Exemplarité

Mise en œuvre d'une ZFE-m qui vise à n'autoriser que les véhicules Crit'Air électrique, 1 et 2
Mise en place de mesures de contrôle (en attente du contrôle automatisé)

■ INDICATEURS DE SUIVI

Les indicateurs de suivi présentés ci-dessous permettent d'évaluer dans le détail l'avancement opérationnel de l'action. Ils peuvent également avoir pour rôle de suivre son évolution entre les différentes étapes globales. La collectivité peut choisir également les indicateurs qui pourraient se révéler plus adaptés à son cas particulier. Voir le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs de l'action.

Age moyen des véhicules : relevé de plaques d'immatriculation et analyse date de 1^{ère} mise en circulation. Cette analyse devra se baser sur une méthodologie constante, pour une comparaison optimale du parc au cours des années.

Nombre d'infractions constatées : données police municipale.

Autre indicateur : au choix de la collectivité.

■ INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

Une évaluation environnementale est proposée sur cette action : elle consiste, à partir du nombre de véhicules pénétrant dans la ZFE-m (ou, pour la première évaluation dans la zone prévue pour devenir ZFE-m), répartis selon leurs normes Euro, à calculer les émissions de polluants associées et, partant de là, leur réduction lorsque les accès sont réglementés.

Donnée paramétrable : le % du périmètre de la ZFE-m parcouru en moyenne par les véhicules marchandises.

Nombre de véhicules marchandises dans le périmètre de la ZFE-m en moyenne par jour.

Km de voirie parcourus en moyenne sur le périmètre concerné par un véhicule de livraison.

% de véhicules marchandises selon les différentes normes Euro.

ACTIONS LIÉES

Cette fiche action est liée à la fiche :

B1 – Harmoniser la réglementation des marchandises

C1 – Avantager les véhicules à faibles émissions

C10 – La mobilité des artisans

Cette fiche a été élaborée à partir des résultats d'une étude financée par l'ADEME dont les références sont « Jonction et Garrutik. 2018. Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine. ADEME. 215 pages »
Fiche révisée en mai 2021 puis août 2022 par les partenaires d'InTerLUD.