

B3

Règlementer la circulation en fonction du niveau de pollution des véhicules

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.

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC A METTRE EN PLACE

- Etude 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
- Eviter 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

Etude préalable à la mise en place d'une ZFE-m (zones à faibles émissions mobilité)

3. Décollage

Mise en place d'une ZFE-m

2. Consolidation

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

4. Exemplarité

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

Méthodologie indicative

● 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.

L2213-2 « Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités **de la circulation et de la protection de l'environnement** :

1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures ou de manière permanente, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ; »

L2213-4 « Le maire peut, par arrêté motivé, **interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre** soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques. »

Ces deux articles donnent par conséquent au maire toute latitude pour juger et mettre en œuvre une réglementation environnementale sur son territoire. Il peut notamment le faire en rapport avec diverses catégories d'usagers ou de véhicules. Ce qui signifie qu'il peut cibler, par exemple, les véhicules utilitaires. Pour autant cette réglementation ne doit pas concerner l'ensemble de la commune, et le CGCT rappelle en outre que le dispositif doit être appliqué à certaines heures.

Quoi qu'il en soit, la réglementation doit être motivée et parfaitement préciser l'état des lieux en matière de qualité de l'air et les objectifs qui fondent la mise en œuvre de la mesure. La loi d'orientation des mobilités apporte une évolution importante puisqu'elle 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 synthèse : Le maire d'une commune peut exercer son pouvoir de police pour mettre en œuvre une réglementation environnementale, sur une partie seulement de son territoire et à certaines heures. Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) également de compétence du maire (ou de l'autorité compétente en matière de police de la circulation), sont quant à elles possibles dans les agglomérations et sur les territoires couverts par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) : elles permettent en revanche une restriction sur tout le territoire et permanente.

La LOM rend obligatoire la mise en œuvre d'une ZFE-m lorsque les normes relatives à la qualité de l'air sont régulièrement dépassées.)

LES ZONES A FAIBLE EMISSIONS MOBILITES (ZFE-M)

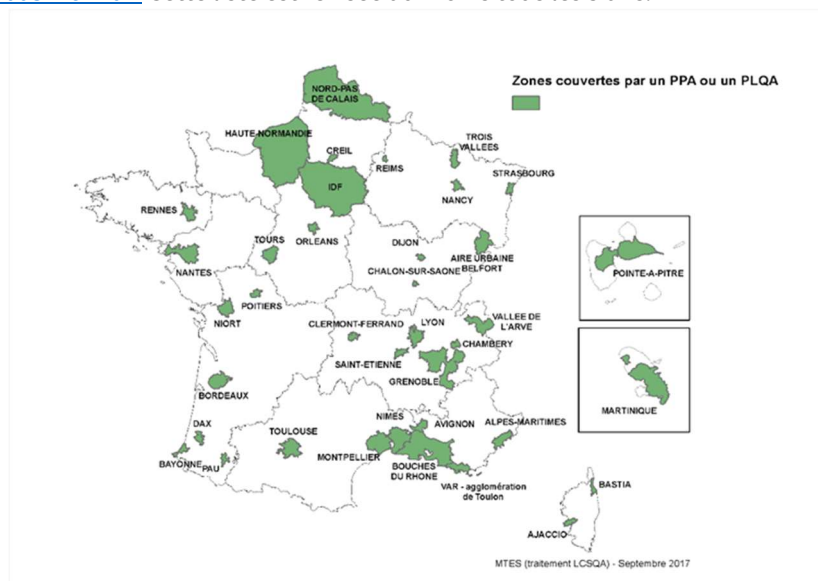
L'article L2213-4-1 du CGCT dispose que, « pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision 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 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. »

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 que 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 MTE : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques-reduire-pollution-lair#e5>
Pour la liste des agglomérations de plus de 250 000 habitants et de 100 000 à 250 000 habitants, voir l'arrêté interministériel du 28 juin 2016 « établissant les listes d'agglomérations de plus de 100000 et 250000 habitants conformément à l'article R.221-2 du code de l'environnement » : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000032791102> Cette liste est révisée au moins tous les 5 ans.

Au niveau local, les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) définissent les objectifs et les mesures, permettant de ramener, à l'intérieur des agglomérations de plus de 250 000 habitants et des zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires.



Source : Ministère de la Transition Ecologique

■ A NOTER

A noter que d'autres acteurs sont compétents en matière de police de la circulation, par exemple les préfets, et sont susceptibles de mettre en œuvre des actions qui concernent le territoire de la collectivité (par exemple un dispositif de pic de pollution). Dans ce cas, la collectivité pourra se faire le relai localement de ces actions.

Sont précisés ci-après les conditions de mise en œuvre d'une ZFE-m. Le ministère de la Transition écologique a édité un guide d'accompagnement à la mise en œuvre des ZFE-m qui peut être téléchargé à partir de https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_accompagnement_mise_en_place_ZFEM.pdf

● Les zones à faibles émissions mobilité dans le détail

■ CONTEXTE

Les zones à faibles émissions mobilité trouvent leur plus récent socle juridique dans la loi d'orientation des mobilités (décembre 2019) 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, 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. En fin d'année 2020, le ministère de la Transition écologique a annoncé que le dispositif des ZFE-m sera étendu à 35 agglomérations de plus de 150 000 habitants.

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.

A 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 ». A noter que 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 (avril 2021), 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.

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

Ces certificats 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).

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

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.**



■ ETUDE PREALABLE

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. A l'expiration d'un délai de 2 mois (fixé par décret) cet avis est réputé favorable (CGCT, art. L2213-4-1).

■ VEHICULES CIBLES

L'arrêté de mise en œuvre de la ZFE-m doit indiquer les catégories de véhicules concernés (poids lourds, véhicules utilitaires, ...) 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. 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 en fonction entre poids lourds et 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.

A 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**. » A 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.

SUIVI ET EVALUATION

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).

FACTEURS CLES 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, ...) ;
- 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.) ;

- 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.

● Pour aller plus loin

Les zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) – synthèse des études de faisabilité réalisées par sept collectivités françaises², 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 système³, 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

EXEMPLES EN FRANCE ET A L'ETRANGER

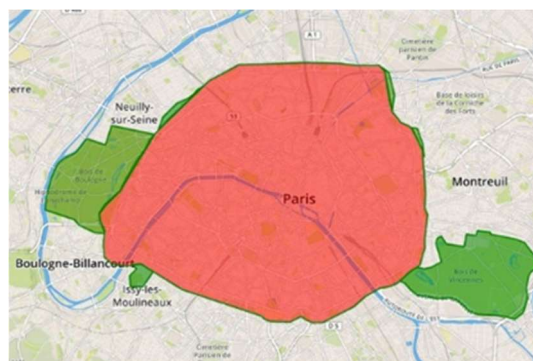
De nombreuses villes européennes ont mis en place des dispositifs de restriction d'accès au centre-ville (Londres, Berlin, Stockholm, Milan...) de différentes natures : péage urbain, Low Emission Zone, Zone à Trafic Limité...

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>



A ce jour (janvier 2021), les interdictions de circulation portent sur les véhicules non classés, les Crit'Air 5 et Crit'Air4 dans Paris intra-muros ; véhicules non classés et Crit'Air 5 sur le boulevard périphérique, les bois de Boulogne et de Vincennes.

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 PACET, 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).

La zone à faibles émissions de Lyon est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Elle concerne les véhicules destinés au transport de marchandises : poids lourds et véhicules utilitaires légers. Depuis le 1^{er} janvier 2021, les véhicules non

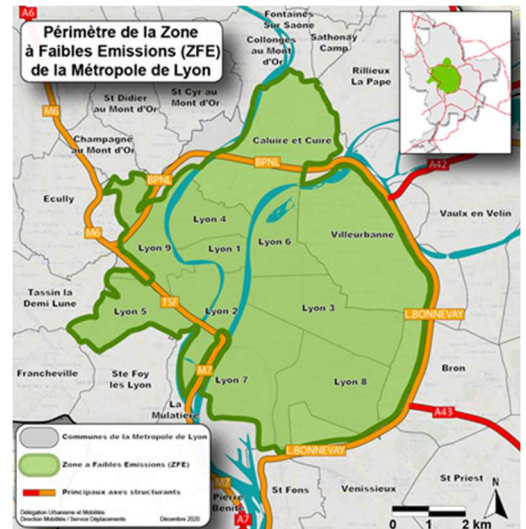
² <https://www.ademe.fr/zones-dactions-prioritaires-lair-zapa-synthese-etudes-faisabilite-realisees-sept-collectivites-francaises>

³ <https://www.ademe.fr/zones-a-faibles-emissions-low-emission-zones-lez-a-travers-leurope>

classés, Crit’Air 5, Crit’Air 4 et Crit’Air 3 ne peuvent ni circuler, ni stationner à l’intérieur de la zone qui concerne la quasi-totalité des arrondissements de Lyon, l’ensemble de la commune de Caluire-et-Cuire et les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l’intérieur du boulevard périphérique.

La métropole de Lyon propose des aides pour acheter des véhicules avec motorisation 100% GNV-GNL, 100% électriques ou 100% hydrogène.

<https://www.grandlyon.com/services/zfe-mode-demploi.html>



Source image : Métropole de Lyon

Suivi et évaluation de l'action

■ COUT 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.

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

1 Démarrage

Etude préalable à la mise en place d'une ZFE-m

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

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 1ère mise en circulation.

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 LIEES

Cette fiche action est liée à la fiche :

Avantager les véhicules à faibles émissions

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 par les partenaires d'InTerLUD.