

# GUIDE D'ACCOMPAGNEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE D'UNE ZFE-M – Zone à faibles émissions mobilité



AOÛT 2022



## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	06/10/17	Version de travail
2	17/09/18	Mise à jour
3	20/11/2020	Prise en compte de la promulgation de la loi d'orientation des mobilités et du décret d'application
4	18/12/2020	Mise à jour
5	06/07/2022	Prise en compte de la promulgation de la loi climat et résilience / Signalisation / data /
6	01/08/2022	Mise à jour

## Affaire suivie par

<b>Nadia DADOUCHE- DGEC/5B/BQA</b>
Tél. : 01 40 81 20 80
Courriel : <a href="mailto:nadia.dadouche@developpement-durable.gouv.fr">nadia.dadouche@developpement-durable.gouv.fr</a>

## Rédacteur

---

Nadia DADOUCHE

## Relecteur

---

Frédérique Millard, DGEC/5B/BQA

## Référence du document

---

20-0462

## LEXIQUE

ADEME	agence de la transition écologique
CEREMA	centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CGCT	code général des collectivités territoriales
CO <sub>2</sub>	dioxyde de carbone
CQA	certificat qualité de l'air
DGEC	direction générale de l'Energie et du Climat
DREAL	direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement
DSR	délégation de la sécurité routière
DSR	délégation à la Sécurité Routière
EPCI	établissement public de coopération intercommunale
LOM	loi d'orientation des mobilités
NO <sub>2</sub>	dioxyde d'azote
NO <sub>x</sub>	oxyde d'azote
PCAET	plan climat-air-énergie territorial
PM	particule fine
PPA	plan de protection d'atmosphère
SDIRVE	schéma directeur de développement des infrastructures de recharge
SIV	système d'immatriculation des véhicules)
TEDET	transition écologique, de la doctrine et de l'expertise technique
VP	véhicule particulier
VUL	véhicule utilitaire léger
ZAS	zone administrative de surveillance
ZCR	zone à circulation restreinte
ZFE-m	zone à faibles émissions mobilité

## Résumé de ce document d'accompagnement

La zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) est un outil à destination des collectivités pour réduire la pollution atmosphérique et protéger leur population en limitant la circulation des véhicules les plus polluants. Au niveau européen, le même type de dispositif, appelé communément «*Low Emission Zone*», est déjà en vigueur dans presque 250 villes d'Europe.

La ZFE-m est instaurée par l'autorité compétente, à savoir l'entité disposant des prérogatives en matière de pouvoir de police de circulation lié à la ZFE-m ([article L. 5211-9-2](#) du code général des collectivités territoriales). Elle est obligatoire:

- si les normes de la qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement, ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'EPCI à fiscalité propre compétent (alinéa 2 du I de l'[article L. 2213-4-1 du CGCT](#)). Les articles D. 2213-1-0-2 du CGCT et D. 2213-1-0-3 du CGCT introduits par le décret n°2020-1138 du 16 septembre 2020, définissent ce qu'est le non-respect de manière régulière des valeurs limites et les critères satisfaisants l'obligation d'instauration d'une ZFE-m ;
- ou si, sur le territoire métropolitain, une agglomération au sens de l'INSEE dépasse plus de 150 000 habitants ([arrêté du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales](#)). Dans ce cas, la ZFE-m doit être instaurée avant le 31 décembre 2024 (alinéa 3 du I de l'[article L. 2213-4-1 du CGCT](#)). Les dérogations éventuelles à la mise en place d'une ZFE-m sont encadrées par décret.

La ZFE-m peut également être créée dans toute agglomération et dans les zones comportant un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) adopté, en révision ou en projet.

L'identification des différentes catégories de véhicules concernées par la ZFE-m s'appuie sur les certificats qualité de l'air Crit'Air (CQA) appelés aussi vignette Crit'Air ([article L. 2213-4-1 du CGCT](#)).

L'arrêté instaurant la ZFE-m doit comprendre *a minima* certaines informations :

- le territoire et le domaine routier concerné ([article L. 2213-4-1 du CGCT](#)) ;
- les mesures de restriction de circulation applicables ([article L. 2213-4-1 du CGCT](#)) ;
- les catégories de véhicules concernés ([article L. 2213-4-1 du CGCT](#)) ;
- la durée d'instauration de la ZFE-m mise en place ([article L. 2213-4-1 du CGCT](#)) ;
- la procédure et les motifs de délivrance et de retrait de dérogations ([article R. 2213-1-0-1 du CGCT](#)) ;
- les modalités relatives à l'obtention et les conditions dans lesquelles le justificatif de la dérogation est rendu visible ou tenu à la disposition des agents de contrôle ([article R. 2213-1-0-1 du CGCT](#)).

L'arrêté doit être obligatoirement accompagné d'une étude réglementaire préalable requérant des informations telles que l'objet des mesures de restriction, la population et la proportion de véhicules concernés, les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus, les impacts socio-économiques... ([articles L. 2213-4-1, R. 2213-1-0-1 du CGCT et L. 229-26 du code de l'environnement](#)). Cette étude peut être

reprise lorsqu'il est envisagé d'étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d'une autre commune ou collectivité territoriale limitrophe.

Le projet d'arrêté créant la ZFE-m doit faire l'objet d'une consultation obligatoire du public et soumis pour avis aux parties prenantes ([article L. 2213-4-1 du CGCT](#)). La mutualisation de l'étude réglementaire et de la consultation du public est possible pour plusieurs collectivités couvrant un même périmètre. La création de la ZFE-m doit être accompagnée d'une campagne d'information locale d'une durée minimale de 3 mois. Enfin, un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge (SDIRVE) doit être conçu.

La ZFE-m doit être évaluée de façon régulière, au moins tous les trois ans, pour apprécier son efficacité ([article L. 2213-4-1 du CGCT](#)).

**Mesure décrite par :**

[Article 48 de la Loi n° 2015-992 relative à la transition énergétique pour la croissance verte \(LTECV\)](#)

[Décret n° 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte](#)

[Articles 85 et 86 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre d'orientation des mobilités \(LOM\)](#)

[Décret 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité](#)

[Article 119 de la loi n° 2021-1104](#) portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets adoptée le 22 août 2021.

[Décret n° 2022-99 du 1<sup>er</sup> février 2022 relatif](#) aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité

**Et codifiée :**

[Article L. 229- 26](#) du code de l'environnement

[Article L. 2213-4-1](#) du code général des collectivités territoriales (CGCT)

[Article L. 5211-9-2](#) du code général des collectivités territoriales

[Article R. 2213-1-0-1](#) du code général des collectivités territoriales (CGCT)

[Articles D 2213-1-0-2 et D 2213-1-0-3](#) du code général des collectivités territoriales (CGCT)

[Article R. 411-19-1](#) du code de la route

Ce qu'est une ZFE-m	Ce que n'est pas une ZFE-m
Une zone comportant des voies routières où la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte de manière pérenne selon des modalités spécifiques définies par la collectivité avec l'objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques (principalement les oxydes d'azote et les particules fines et leurs précurseurs) et d'améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie.	Une voie interdite à la circulation ; une zone piétonne ; une piste cyclable ; un dispositif de péage urbain ; des mesures de restriction mises en œuvre uniquement lors des épisodes de pollution ; des interdictions de circulation ciblées en fonction de l'origine géographique des véhicules ; une zone apaisée ; une zone à trafic limité (ZTL).

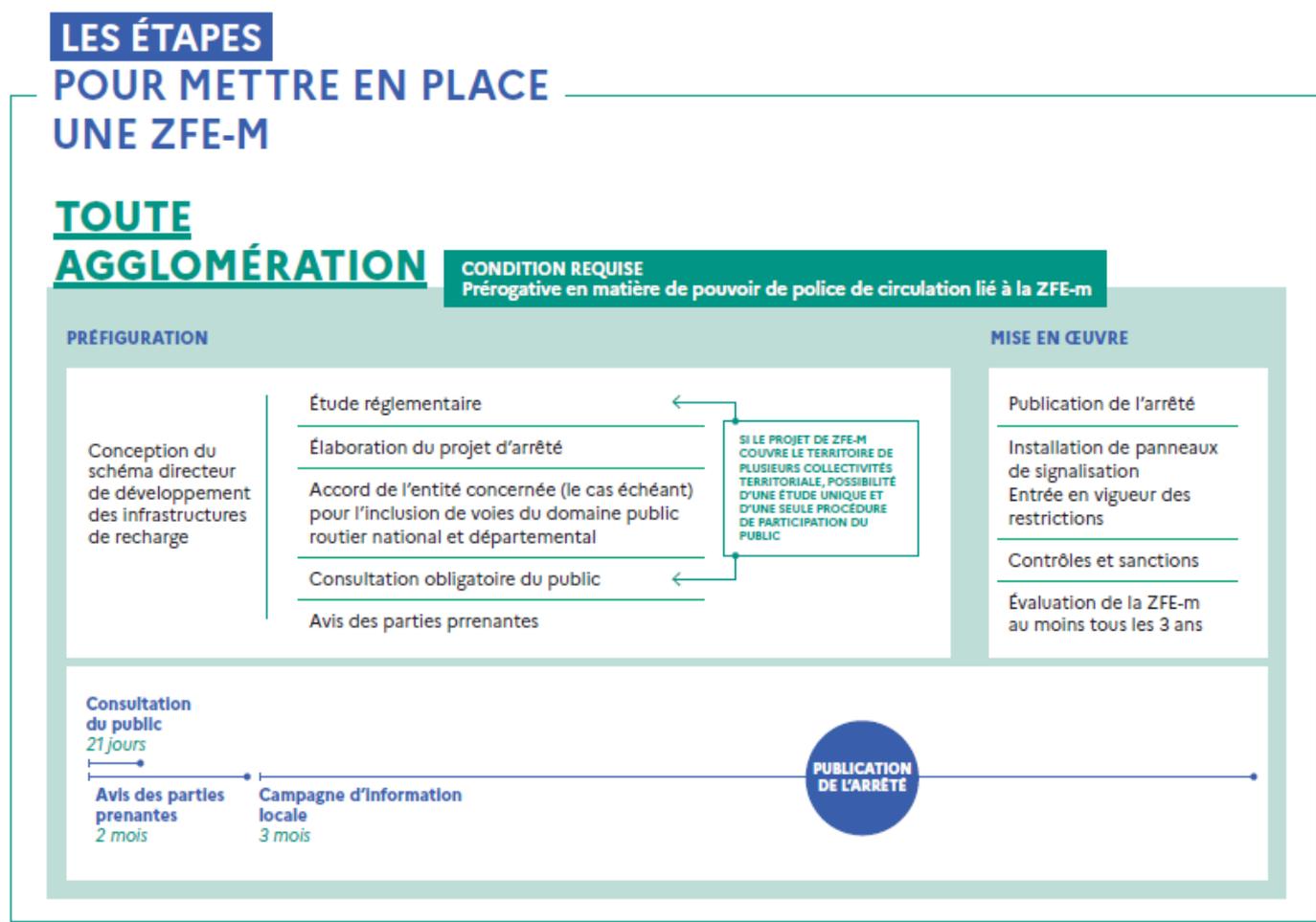
## Étapes générales à suivre pour la réalisation d'une ZFE-m

Les ZFE-m sont un outil « pour lutter contre la pollution atmosphérique » ([article L. 2213-4-1 du CGCT](#)).

Elles peuvent être le fruit d'une action volontariste « dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère<sup>1</sup> est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement » (article L. 2213-4-1 du CGCT), ou la conséquence d'une obligation réglementaire (par exemple lorsque les normes de la qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire, ou qu'une agglomération comporte plus de 150 000 habitants).

Que ce soit dans le cadre d'une obligation d'instauration d'une ZFE-m (en lien notamment avec les articles D2213-1-0-2 et D2213-1-0-3 du CGCT), ou d'une action volontariste émanant d'entités non tenues par la loi d'instaurer ce type de zones, la collectivité rentrera dans une phase de préfiguration et de consultation afin de bien dimensionner la zone à faibles émissions mobilité aux enjeux locaux de la qualité de l'air. La mise en œuvre de la ZFE-m pourra s'appuyer notamment sur des contrôles et des sanctions. Réévaluée au moins tous les 3 ans, la ZFE-m pourra être adaptée en fonction des résultats de cette réévaluation.

La concertation, la communication et enfin l'accompagnement des acteurs peuvent être menés en parallèle pour contribuer à la réussite de la ZFE-m ainsi que la création d'un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge (SDIRVE).



<sup>1</sup> La carte des plans de protection de l'atmosphère est accessible sur le lien suivant : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/politiques-publiques-reduire-pollution-lair#e6>

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b>	<b>9</b>
<b>1- CONDITIONS CONSTITUTIVES DE L'OBLIGATION DE CREATION D'UNE ZFE-M</b>	<b>12</b>
1.1 - Dépassement régulier des valeurs limites	12
1.2 - Agglomération de plus de 150 000 habitants	14
<b>2- METTRE EN ŒUVRE UNE ZFE-M</b>	<b>14</b>
2.1 - Disposer des prérogatives en matière de pouvoir de police de circulation lié à la ZFE-m	14
2.2 - Identifier les véhicules concernés par la ZFE-m	16
2.3 - Concevoir un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques (SDIRVE)	17
<b>3- ÉTUDE REGLEMENTAIRE OBLIGATOIRE</b>	<b>18</b>
<b>4- MODALITES DE LA ZFE-M</b>	<b>23</b>
4.1 - Périmètre de la zone à faibles émissions mobilité	23
4.2 - Durée et période de la ZFE-m	24
4.3 - Les véhicules concernés	25
<b>5- EXEMPTIONS ET DEROGATIONS</b>	<b>27</b>
5.1 - Exemptions nationales obligatoires	27
5.2 - Dérogations individuelles locales temporaires	28
<b>6- CONSULTATION ET PROCEDURE ADMINISTRATIVE</b>	<b>31</b>
6.1 - Consultation du public	31
6.2 - Avis des parties prenantes	31
6.3 - Information locale	32
<b>7- SUIVI</b>	<b>32</b>
<b>8- CONTROLES ET SANCTIONS</b>	<b>34</b>
8.1 - Sanctions	34
8.2 - Contrôle automatisé	35
<b>9- DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT</b>	<b>38</b>
9.1 - Dispositifs d'accompagnement financier et technique	38
9.2 - Dispositif de communication et de sensibilisation	42
9.3 - Panneaux d'affichage	43
9.4 - Ouverture des données pour informer les usagers	46
<b>CONCLUSION</b>	<b>47</b>



# Introduction

La pollution atmosphérique est en France responsable chaque année de 47 000 décès prématurés à cause des PM2.5 et des NOx (Santé publique France, 2021) et selon le Sénat de 70 à 100 milliards d'euros de coût pour la société.

Malgré une nette amélioration progressive de la qualité de l'air ces dernières décennies, les normes sanitaires restent dépassées dans certaines agglomérations.

Aussi, la France est actuellement visée par une procédure contentieuse relative au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), pour non-respect de certains seuils réglementaires de concentration inscrits dans la directive 2008/50/CE pour la protection de la santé. La Commission a également saisi la Cour de justice de l'Union européenne compte tenu de dépassements persistants de certains seuils PM10 en Île-de-France et en Martinique.

En ce qui concerne le NO<sub>2</sub>, le 24 octobre 2019, la Cour de justice de l'Union Européenne a condamné la France (12 zones) pour le non-respect des normes de la qualité de l'air et le 3 décembre 2020 la commission européenne a de nouveau mise en demeure la France afin qu'elle adopte et mette en œuvre toutes les mesures nécessaires pour remédier à la situation et fasse en sorte que la période de dépassement soit la plus courte possible.

Au niveau national, à la suite de l'arrêt du Conseil d'État du 12 juillet 2017 qui a enjoint à l'État de prendre toutes les mesures nécessaires pour que soient respectées les normes de qualité de l'air dans le délai le plus court possible, 14 feuilles de route élaborées par les préfets de région en lien avec les acteurs locaux ont été publiées le 13 avril 2018<sup>2</sup>. La feuille de route de la zone de Clermont-Ferrand a été établie au printemps 2019.

À l'automne 2019, l'association Les amis de la Terre - France, 68 autres associations, 8 personnes physiques ainsi que la commune de Marennes (Rhône) ont saisi le Conseil d'État, sur le fondement de l'article L. 911-5 du code de justice administrative, d'une demande d'astreinte pour assurer l'exécution de la décision susmentionnée. Le 10 juillet 2020, le Conseil d'État jugeant insatisfaisants<sup>3</sup> les moyens déployés par l'État a prononcé la mise en place d'une astreinte fixée à 10 M€ par semestre à compter du 10 janvier 2021 et qui est réévaluée tous les 6 mois au regard de l'évolution de la situation et des actions mises en place. De plus, plusieurs personnes privées ont engagé des actions indemnitaires contre l'État pour carence fautive.

Par ailleurs, la Commission européenne a indiqué son souhait de réviser la directive européenne 2008/50/CE relative à la qualité de l'air ambiant (révision annoncée pour le dernier trimestre 2022). Cette révision entrainera sans nul doute un abaissement significatif des normes de qualité de l'air ambiant. En effet, la Commission européenne a annoncé vouloir se rapprocher des nouvelles valeurs guides de l'OMS publiées en septembre 2021, qui voient une forte diminution des valeurs pour les oxydes d'azote et pour les particules.

Il n'y a pas de solution unique pour réduire la pollution. Il faut agir dans tous les secteurs, en conjuguant les efforts des instances européennes, de l'État, des collectivités, des citoyens et des acteurs économiques.

Le secteur des transports routiers représente une source majeure d'émissions de polluants atmosphériques. En 2021, il a contribué au niveau national à 54 % des émissions de NO<sub>x</sub>, 12 % des émissions de PM<sub>10</sub> et 15 % des émissions de PM<sub>2,5</sub> (CITEPA, Rapport

---

<sup>2</sup> <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/publication-des-feuilles-route-sur-qualite-lair-nicolas-hulot-salue-mobilisation-des-acteurs-locaux>

<sup>3</sup> <https://www.conseil-etat.fr/ressources/decisions-contentieuses/dernieres-decisions-importantes/conseil-d-etat-10-juillet-2020-pollution-de-l-air>

SECTEN 2022). Ces chiffres sont supérieurs en milieu urbain.

Les collectivités disposent de compétences et d'outils déterminants en faveur de la qualité de l'air notamment en matière de mobilité, de police de la circulation, d'aménagement du territoire et d'orientations de leurs dotations budgétaires et de mobilisation des fonds européens.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 et la loi portant lutte contre le dérèglement climatique, dite loi climat et résilience, du 22 août 2021 ont complété ces outils en renforçant les dispositions relatives aux zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

Les ZFE-m sont des territoires dans lesquels est instaurée une interdiction d'accès, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, pour certaines catégories de véhicules qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions et donc qui ont un impact nocif sur la santé des résidents de l'ensemble du territoire. Par ailleurs, les ZFE-m ont fait leurs preuves chez nos voisins européens comme dispositif structurant pour repenser progressivement la mobilité des territoires et améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie des populations dès lors que les caractéristiques de la ZFE-m étaient assez ambitieuses à la fois sur le périmètre et les restrictions choisies.

Les ZFE-m reposent sur le système des vignettes Crit'Air, instauré depuis juillet 2016. Plus de 20 millions de vignettes Crit'Air ont déjà été délivrées à ce jour.

L'instauration d'une ZFE-m relève de la compétence de l'entité disposant des prérogatives liées au pouvoir de police de circulation relative à la ZFE-m. La LOM a introduit la possibilité à toute agglomération de créer une ZFE-m; possibilité précédemment limitée aux seuls territoires couverts en tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère (PPA).

La LOM a également rendu obligatoire la mise en place d'une ZFE-m lorsque les normes de la qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'EPCI à fiscalité propre compétent. Les articles D2213-1-0-2 et D2213-1-0-3 définissent les critères de ce non-respect. Quant à la loi climat et résilience, elle a rendu obligatoire la création d'une ZFE-m avant le 31 décembre 2024 pour les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants.

#### A NOTER

Dans le cadre des Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET), les EPCI à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants couverts en tout ou partie par un PPA et ceux de plus de 100 000 habitants doivent mener une étude d'opportunité (cf. chapitre 3 du présent guide) relative à la création d'une ZFE-m (article L. 229-26 du code de l'environnement).

Alors que des ZFE-m sont aujourd'hui déployées sur la métropole du Grand Paris, sur les agglomérations de Grenoble, de Lyon, Montpellier, Nice, Rouen, Reims, Strasbourg, Saint-Etienne, et Toulouse, l'objectif reste la mise en place à court terme de ces zones dans d'autres territoires, en particulier ceux dont les seuils de concentration de polluants atmosphériques sont régulièrement dépassés.

Pour cela, l'État apporte son soutien aux territoires souhaitant créer une ZFE-m<sup>4</sup>. Entre

---

<sup>4</sup> [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.10.08\\_DP\\_DeploiementZFE\\_vdef.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.10.08_DP_DeploiementZFE_vdef.pdf)

les territoires qui ont répondu à l' appel à projets<sup>5</sup> lancé par l'ADEME en juillet 2018 et ceux qui se sont engagés en octobre 2018, ce sont, en tout, pas moins de 23 territoires qui se sont investis dans une démarche de faisabilité de développement de ZFE-m pour lesquels l'État porte une attention particulière et font l'objet d'un suivi régulier.

Ce guide rappelle le cadre légal et réglementaire existant et apporte des précisions, conseils et outils disponibles aux collectivités engagées ou souhaitant s'engager dans une telle démarche en s'appuyant sur des retours d'expérience. Il détaille les différentes étapes à suivre pour la création d'une ZFE-m: l'étude réglementaire préalable, la consultation, la campagne d'information locale, le schéma directeur de développement des infrastructures de recharge et la publication de l'arrêté. Il présente également les éléments pour le déploiement du contrôle automatisé rendu possible par la loi d'orientation des mobilités. Quant à l'annexe, elle répertorie notamment les références utiles mentionnées tout au long de ce document.

Ce guide est un document vivant ayant vocation à évoluer avec les retours d'expériences et avec ceux des lecteurs.

---

<sup>5</sup> <https://appelsaprojets.ADEME.fr/aap/AAP%20ZFE2018-70> et <https://presse.ADEME.fr/2019/04/qualiteair-zones-a-faibles-emissions-19-collectivites-sengagent.html>

# 1 - Conditions constitutives de l'obligation de création d'une ZFE-m

L'obligation d'instauration d'une ZFE-m s'applique dans les deux cas suivants pour :

- un territoire en dépassement régulier des valeurs limites de la qualité de l'air ;
- une agglomération métropolitaine de plus de 150 000 habitants (avant le 31 décembre 2024).

## 1.1 - Dépassement régulier des valeurs limites

*«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 1<sup>er</sup> 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» ([article L. 2213-4-1 du CGCT](#)).*

Les dispositions indiquées à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021 précisent les attendus pour les éventuels futurs dépassements non connus au moment de la rédaction de la LOM. La notion relative à la part prépondérante du trafic routier est introduite pour s'assurer que les polluants en présence seront effectivement traités par l'action de la ZFE-m. En effet, si un futur dépassement PM<sub>10</sub> est constaté sur une zone ayant pour principal émetteur la combustion de la biomasse, la mise en place d'une ZFE-m ne suffirait pas à elle seule pour revenir sous les valeurs limites<sup>6</sup>

### **Caractérisation du non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air**

Les articles D2213-1-0-2 et D2213-1-0-3 du CGCT définissent d'une part le « *non-respect de manière régulière des normes de qualité de l'air* » conformément au I de l'article L. 2213-4-1 du CGCT engendrant l'obligation pour une commune ou un EPCI à fiscalité propre de mettre en œuvre une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) et d'autre part les critères satisfaisants l'obligation de création de ZFE-m.

Les polluants concernés sont le NO<sub>2</sub> et les particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>.

#### ▪ **Le non-respect est caractérisé lorsque :**

- au moins l'une des valeurs limites ci-dessous est dépassée :

Normes de la qualité de l'air pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)

---

<sup>6</sup> La situation des territoires étant connue pour avant 2021, cette précision est apparue au cours des débats au Parlement ; elle n'a pas semblé nécessaire pour les dispositions avant 2020.

Valeurs limites pour la protection de la santé	200 µg/m <sup>3</sup>	En moyenne horaire : à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile.
	40 µg/m <sup>3</sup>	En moyenne annuelle civile.

Normes de la qualité de l'air pour les particules PM<sub>10</sub>

Valeurs limites pour la protection de la santé	50 g/m <sup>3</sup>	En moyenne journalière : à ne pas dépasser plus de 35 fois par année civile.
	30 g/m <sup>3</sup>	En moyenne annuelle civile.

Normes de la qualité de l'air pour les particules PM<sub>2,5</sub>

Valeur limite	25 µg/m <sup>3</sup>	En moyenne annuelle civile.
---------------	----------------------	-----------------------------

- le dépassement est observé pour l'un de ces polluants au moins 3 fois lors des 5 dernières années disponibles ;

#### ▪ Les zones concernées

- le dépassement est caractérisé dans une zone administrative de surveillance (ZAS) définie par l'arrêté du 9 mars 2022 relatif au découpage des régions en zones administratives de surveillance de la qualité de l'air ambiant.

#### À NOTER

Les articles D 2213-1-0-2 et D 2213-1-0-3 du CGCT définissent également les critères satisfaisants l'obligation d'instauration d'une ZFE-m :

- lorsqu'est mise en œuvre, sur le territoire de l'EPCI à fiscalité propre, la zone à faibles émissions mobilité étudiée sur l'ensemble du territoire en application du 2<sup>e</sup> alinéa du 3<sup>o</sup> du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement.

Dès lors qu'une ZFE-m est mise en place au sein de l'EPCI à fiscalité propre, que son scénario a été étudié par l'étude réglementaire préalable et que l'étude a été réalisée sur l'ensemble du territoire de l'EPCI à fiscalité propre (une évaluation à l'échelle de chaque commune a été réalisée) alors une commune appartenant à cet EPCI répond à l'obligation si elle met en œuvre la ZFE-m conformément à l'étude y compris lorsqu'elle est en dehors de la zone de restriction. En d'autres termes, à partir du moment où les préconisations (dont la pertinence du périmètre) de l'étude réglementaire sont suivies alors l'obligation de ZFE-m est satisfaite.

- pour les communes ou EPCI dont moins de 5 % de la population de la commune concernée est exposée aux dépassements des valeurs limites à l'exception des métropoles au sens de l'article L. 5217-1 du CGCT, de la métropole d'Aix-Marseille-Provence, de la métropole du Grand Paris et de la métropole de Lyon, ainsi qu'aux communes situées sur leur territoire.

L'évaluation du pourcentage de 5 % de dépassement de manière régulière est établie sur la base du critère 3 ans sur les 5 dernières années disponibles. Cette évaluation indicative a été réalisée sur l'ensemble du territoire et est disponible auprès des DREAL.

- pour les communes ou EPCI dont plus de 5 % de la population de la commune concernée est exposée aux dépassements des valeurs limites et dont les actions mises en place permettent d'atteindre les valeurs limites, dans les délais les plus courts que ceux procédant de la mise en œuvre d'une ZFE-m, pour l'ensemble de la population de la commune, à l'exception des métropoles au sens de l'article L. 5217-1 du CGCT, de la

métropole d'Aix-Marseille-Provence, de la métropole du Grand Paris et de la métropole de Lyon, ainsi qu'aux communes situées sur leur territoire.

## 1.2 - Agglomération de plus de 150 000 habitants

L'article 119 de la loi climat et résilience a introduit une nouvelle disposition relative à l'obligation d'instaurer une ZFE-m dans les agglomérations, au sens de l'INSEE (la notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants), de plus de 150 000 habitants sur le territoire métropolitain. *L'unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie.*

[L'arrêté du 22 décembre 2021](#) établit, entre autres, la liste de ces agglomérations et les communes incluses dans ces dernières.

### PRÉCISIONS

L'arrêté du 22 décembre 2021 susmentionné identifie les agglomérations de plus de 150 000 habitants concernées par l'obligation de mettre en place une ZFE-m dans le cadre de la loi climat et résilience. En aucun cas, cet arrêté indique qu'une ZFE-m doit être créée sur toutes les communes de l'agglomération. Seule la loi définit le périmètre de la ZFE-m (cf. chapitre 4 du présent guide).

## 2 - Mettre en œuvre une ZFE-m

### 2.1 - Disposer des prérogatives en matière de pouvoir de police de circulation lié à la ZFE-m

**Ici, il faut bien distinguer les compétences et prérogatives relatives au pouvoir de circulation de police pour créer une ZFE-m, du pouvoir de police de circulation dans son intégralité.**

Les zones à faibles émissions mobilité sont instaurées « *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* » (article L. 2213-4-1 du CGCT). En outre, l'article 119 de la loi climat et résilience a introduit une disposition qui vise à transférer les compétences et prérogatives en matière de pouvoir de police de circulation lié spécifiquement à la ZFE-m, du maire d'une commune membre d'un EPCI à fiscalité propre, au président de l'EPCI (C de l'article L5211-9-2 du CGCT) et ce avec un délai d'opposition possible de la part des maires de 6 mois : ce délai est donc désormais échu.

Une fois l'arrêté publié pour la création de la ZFE-m, il n'y a pas d'arrêté supplémentaire à prendre pour le contrôle. Les infractions sont des contraventions prévues par le code de la route et qui peuvent être constatées selon le régime de droit commun.

### A NOTER

Dans le cas des ZFE-m, le transfert ou l'absence de transfert des pouvoirs de police est

désormais entériné, sans pouvoir, en l'état actuel du droit, revenir sur cette décision. En effet, les délais d'opposition et de renonciation à chaque renouvellement électoral, prévus au III de l'article L. 5211-9-2 du CGCT, ne trouveront pas à s'appliquer, car ces délais ne s'appliquent qu'aux pouvoirs de police référencés au A du I de l'article 5211-9-2 du CGCT, alors que le pouvoir de police des ZFE-m est prévu par l'article 119 dans un nouveau C du I de cet article.

#### **PRECISION**

**Pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants, il revient à l'EPCI, qui à l'intérieur des limites définies de l'agglomération par l'arrêté du 22 décembre 2021 comptera la population la plus élevée, de mettre en place la ZFE-m. La population vivant dans l'EPCI mais à l'extérieur de l'agglomération n'est pas prise en compte.**

Par ailleurs, lorsqu'un EPCI à fiscalité propre (intercommunalité) est compétent en matière de voirie, ce pouvoir de police administrative spéciale est AUTOMATIQUEMENT transféré au président. À l'extérieur des agglomérations, le transfert ne concerne pas les voies départementales et les voies nationales dont l'exercice des pouvoirs de police reste de la compétence respective du président du conseil général et du préfet sauf pour les métropoles. Pour celles-ci, le pouvoir de police du président s'exerce également sur les routes départementales en dehors des agglomérations (article L. 5217-3 du CGCT). Les routes départementales ont fait l'objet d'un transfert obligatoire aux métropoles le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Le président du conseil général assure la police de la circulation (article L 3221-4 et L 3221-5 du CGCT) sur le réseau des routes départementales, à l'exclusion : des sections en agglomération (pouvoir du maire transféré aux métropoles au sens de l'article L5217-1, de la métropole d'Aix-Marseille-Provence, de la métropole du Grand Paris ou de la métropole de Lyon) et des routes classées à grande circulation (pouvoir du préfet). Toutefois, les maires peuvent s'opposer au transfert dans un délai de six mois suivant le transfert. Lorsqu'un maire a fait connaître son opposition, le transfert cesse sur le périmètre de sa commune. Dès la première opposition d'un maire, un deuxième délai de six mois court pour permettre au président de renoncer au transfert sur l'ensemble du périmètre de la communauté, s'il le souhaite. Le transfert automatique et les possibilités d'opposition des maires et de renonciation du président interviennent lors de l'entrée en vigueur du transfert à l'EPCI de la compétence voirie et lors de chaque nouvelle élection du président (CGCT, art. L. 5211-9-2).

#### **INTERPRÉTATION**

Lorsque la ZFE-m couvre plusieurs zones de compétences en matière de police de circulation adhoc ZFE-m, chacune des autorités territoriales compétentes sur le sujet doit prendre un arrêté de création de zone à faibles émissions mobilité. En revanche, une seule étude réglementaire et une seule procédure de participation du public peuvent être réalisées couvrant l'ensemble du périmètre visé.

## 2.2 - Identifier les véhicules concernés par la ZFE-m



- « Les véhicules circulant dans une zone à circulation restreinte 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 » (article L. 2213-4-1 du CGCT).

### PRÉCISIONS

La classification des véhicules est définie par l'[arrêté du 21 juin 2016](#) établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'[article R. 318-2 du code de la route](#). Seuls les véhicules routiers y sont référencés.

Le certificat qualité de l'air (CQA), plus communément appelé vignette Crit'Air, est un autocollant sécurisé à coller sur le véhicule routier pour circuler dans une zone à faibles émissions mobilité.

Fondé sur la classification précédemment mentionnée, il indique la classe environnementale du véhicule en fonction de ses émissions de polluants atmosphériques. Il est valable pour toute la durée de vie du véhicule tant qu'il reste lisible.

Il existe 6 types d'autocollants (véhicules électriques et numéros 1 à 5). Les véhicules routiers les plus polluants « non classés » ne sont pas éligibles à un certificat qualité de l'air.

Le CQA est sécurisé par des sécurités matérielles et une signature numérique.

Les véhicules n'appartenant pas au secteur routier (de navigation intérieure, ferroviaires, aériens, agricoles, de chantier, ...) n'étant pas référencés dans la classification précédemment mentionnée, le dispositif de CQA ne leur prévoit pas de certificats qualité de l'air.

Il existe un seul classement sur le territoire national. Le CQA est donc valable partout en France.

Pour circuler dans une ZFE-m, le CQA est obligatoire uniquement pour les véhicules visés par les restrictions. En cas de défaut de CQA, une sanction est encourue comme expliqué dans le chapitre 8 Contrôles et Sanctions.

D'un montant de moins de 4 euros pour un envoi en France, le CQA se commande :  
- sur la plateforme Internet <https://certificat-air.gouv.fr> à partir des données du certificat d'immatriculation du véhicule (familièrement appelé carte grise); le paiement est possible par carte bancaire ou compte paypal ;  
- par courrier avec un paiement par chèque.  
Des modules pour les commandes de flottes et pour les véhicules étrangers sont disponibles.

Les collectivités peuvent mettre à disposition dans les points d'accueil du public des informations sur le CQA ainsi que le formulaire de commande papier.

Un kit de communication est disponible sur le site <https://certificat-air.gouv.fr> (en bas de la page « foire aux questions »). Il contient :

- une vidéo de présentation du dispositif ;
- les tableaux de classification ;
- les visuels des certificats qualité de l'air ;
- des explications sur comment apposer son certificat qualité de l'air ;
- des flyers de communication dans plusieurs langues.

Une foire aux questions destinée aux usagers est également disponible sur ce même site ainsi qu'un outil de simulation pour connaître la classification de son véhicule.



**Des sites frauduleux ont été signalés. Dans toute communication, bien s'assurer que le lien Internet indiqué vers la plateforme de vente de certificats de la qualité de l'air est le bon ! « Certificat-air.gouv.fr » est le seul site habilité pour la délivrance des certificats qualité de l'air.**

#### **EXEMPLE DE COMMUNICATION AUX USAGERS PAR LES COLLECTIVITÉS SUR LES CERTIFICATS QUALITÉ DE L'AIR**

À Grenoble : <https://www.grenoble.fr/demarche/623/659-certificat-qualite-de-l-air.htm>

### 2.3 - Concevoir un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques (SDIRVE)

Dans toute ZFE-m, obligatoire ou pas, l'autorité compétente « *s'assure du déploiement et de l'installation des infrastructures de recharge pour véhicules électriques* » et doit concevoir un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge prévu à l'article L. 353-5 du code de l'énergie

Aucune mention dans la loi n'est faite quant à la temporalité de cette action.

Ce schéma doit être validé par le préfet de département.

Le SDIRVE est prévu par l'article 68 de la LOM (article L.2224-37 du CGCT) et les articles L353-5 et L353-6 du code de l'énergie.

Textes d'application :

- décret n° 2021-565 du 10 mai 2021 relatif aux schémas directeurs de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les

véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables qui décrit le contenu détaillé du schéma directeur ;

- arrêté du 10 mai 2021 pris en application des articles R. 353-5-4, R. 353-5-6 et R. 353-5-9 du code de l'énergie qui définit les modalités de publication des principales données de diagnostic et des objectifs opérationnels du schéma directeur ;
- décret n° 2021-566 du 10 mai 2021 relatif à la fourniture d'informations d'usage des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables par les opérateurs concernés dans le cadre de la réalisation d'un schéma directeur.

#### PRÉCISIONS

- Autres liens utiles sur le site du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires (guide d'accompagnement, schéma pour la mise en open data des données de diagnostic et objectifs des SDIRVE, fichier type pour accéder aux données d'usage des bornes existantes, données territoriales, webinaire) : <https://www.ecologie.gouv.fr/developper-lautomobile-propre-et-voitures-electriques>
- Webinaire Infrastructures de Recharge de Véhicules Électriques du 20 janvier 2022 Ce webinaire, à l'attention des collectivités, présente des outils concrets sur le déploiement et la planification de la mobilité électrique à travers les possibilités de recharge. Il s'inscrit dans la démarche de la Stratégie Eau-Air-Sol du Préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes  
<https://www.dailymotion.com/video/x87cyw6>

## 3 - Étude réglementaire obligatoire

L'étude réglementaire ainsi que la consultation relative à la ZFE-m peuvent être entreprises à plusieurs échelles sur le territoire notamment de :

- l'EPCI
- le PPA
- la ZAS.

Cela est fonction des accords passés entre les collectivités et des entités compétentes en matière de création de ZFE-m. Il convient néanmoins que cette étude établisse les éléments pertinents au niveau de chaque commune.

#### Périmètre de l'étude réglementaire

Le périmètre géographique de l'étude réglementaire ZFE-m doit être déterminé en fonction des caractéristiques du territoire et être au minimum à l'échelle de l'EPCI pour bénéficier d'une cohérence sur le territoire. La disposition du deuxième alinéa du II de l'article D. 2213-1-0-2 du CGCT nécessite une étude à l'échelle de l'EPCI. Dans le cas des métropoles, il est attendu que l'étude concerne l'intégralité de leur territoire afin que les communes pour lesquelles une ZFE-m ne serait pas pertinente soient couvertes par l'étude. Dans le cas où l'étude initiale (effectuée avant la parution du décret n° 2020 - 1138 du 16 septembre 2020) ne couvre pas l'ensemble du périmètre de l'EPCI, la ZFE-m peut toutefois être créée en invitant le président de l'EPCI à réaliser le complément

d'étude dans les meilleurs délais. Ce complément d'étude peut, le cas échéant, conclure à l'extension de la ZFE-m.



**Le périmètre de l'étude réglementaire n'est pas forcément le périmètre de la ZFE-m.**

- Le projet d'arrêté pris par l'autorité compétente mettant en œuvre la ZFE-m est accompagné d'une « étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de 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, ainsi que des impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine » (article L. 2213-4-1 du CGCT).
- « 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. » (article R. 2213-1-0-1 du CGCT)

Il convient d'entendre l'évaluation comme le calcul de l'impact de la ZFE-m sur les 4 points évoqués ci-dessus ainsi que sur la portée socio-économique de la mesure. A ce stade, il n'existe pas de doctrine nationale pour l'étude socio-économique de la ZFE-m. Toutefois, il existe de nombreux exemples concernant les infrastructures de transport pour lesquelles, des [éléments techniques](#) ont été publiés par le MTECT à l'adresse suivante <https://www.ecologie.gouv.fr/evaluation-des-projets-transport> dont une [note technique](#) :

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Note%20technique%20270614.pdf>.

### **Présentation des données de la qualité de l'air**

Lorsque l'étude réglementaire est menée sur un territoire « obligé » composé de plusieurs communes, les données qui peuvent être présentées de façon globale sur l'ensemble du territoire doivent ensuite être déclinées à l'échelle du périmètre de la commune de façon à bien appréhender la situation locale de la qualité de l'air de manière à justifier la nécessité ou non des mesures de restriction envisagées.

### **Niveau de concentration et population exposée**

L'étude réglementaire doit clairement présenter les éléments relatifs aux niveaux de concentration des polluants et aux populations exposées avant la création de la ZFE-m et ceux attendus aux différentes phases de la ZFE-m.

### **Renforcement progressif des restrictions**

L'étude doit également porter sur les perspectives de renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions.

### **Mutualisation de l'étude réglementaire**

Lorsqu'un projet de ZFE-m couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une seule étude.

### **Reprise de l'étude pour un territoire limitrophe**

Une étude réglementaire de création de ZFE-m peut également être reprise dès lors qu'il est envisagé d'étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d'une autre commune ou collectivité territoriale limitrophe. Elle devrait y apporter « *les éléments justifiant cette extension et, le cas échéant, ceux nécessaires à l'actualisation de l'étude initiale* ».

### **Distinction entre l'étude réglementaire et l'étude d'opportunité**

Une distinction est établie entre l'étude réglementaire en vue de la création d'une ZFE-m (telle que mentionnée au III de l'article L. 2213-4-1 du CGCT) et l'étude d'opportunité prévue au II 3 °de l'article L229-26 du code de l'environnement dans le cadre du plan d'action du PCAET (plan climat-air-énergie territorial)<sup>7</sup>.

La réalisation d'un PCAET s'adresse uniquement aux EPCI de plus de 20 000 habitants (I de l'article L. 229-26 du code de l'environnement). Ainsi dans la suite du document, les PCAET ne sont considérés que pour les EPCI de plus de 20 000 habitants, y compris pour ceux qui sont tout ou partie inclus dans un PPA.

Etude réglementaire	Etude d'opportunité
Toute collectivité présentant un dépassement de manière régulière des valeurs limites (cf. décret	EPCI à fiscalité propre + de 20 000 habitants couvert en tout ou partie par un PPA
Toute agglomération de + de 150 000 habitants	
Toute collectivité volontaire souhaitant mettre en place une ZFE-m	EPCI à fiscalité propre + de 100 000 habitants

L'étude d'opportunité réalisée à partir du bilan de la qualité de l'air doit démontrer l'intérêt ou pas de la création d'une ZFE-m, à savoir si les objectifs énoncés dans le plan d'action sont déjà atteints sans la mise en place d'une ZFE-m. Comme l'étude réglementaire, elle doit exposer les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus. Ci-après quelques exemples d'entrées pour guider une collectivité dans l'élaboration de l'étude d'opportunité : présentations de la situation en matière de qualité de l'air sur le territoire, des enjeux en matière de mobilité (répartition sectorielle des émissions de polluants, nature et origine des déplacements sur le territoire), du plan d'action PCAET et de l'impact attendu du plan d'action en matière de qualité de l'air notamment vis-à-vis des enjeux précités, analyse de la capacité d'une ZFE-m à répondre aux enjeux identifiés (capacité de la ZFE-m à agir sur des enjeux complémentaires à ceux traités par le plan d'action, capacité de la ZFE-m à amplifier les effets du plan d'action et permettre l'atteinte dans de meilleurs délais des objectifs fixés, capacité de la ZFE-m à réduire l'exposition des populations les plus sensibles à la pollution de l'air, etc.)

Webinaire Étude d'opportunités du 1<sup>er</sup> juillet 2021 - Déploiement des Zones à Faibles Émissions Mobilité en Auvergne-Rhône-Alpes -

<https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/deploiement-des-zones-a-faibles-emissions-mobilite-a19902.html>

Plaquette - Éléments de réflexion sur la création d'une ZFE-m : [http://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/2021\\_02\\_plaquette\\_collectivites\\_projet\\_etude\\_opportunite\\_zones\\_f](http://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/2021_02_plaquette_collectivites_projet_etude_opportunite_zones_f)

## PRÉCISIONS

La réalisation de l'étude réglementaire a pour objectif d'envisager les restrictions de circulation les plus pertinentes au vu de la qualité de l'air ainsi qu'une délimitation appropriée du périmètre de la ZFE-m.

L'étude réglementaire doit être jointe à l'arrêté pris localement pour l'instauration de la ZFE-m (III de l'article L. 2213-4-1 du CGCT). Elle doit comprendre les éléments listés dans l'article R. 2213-1-0-1 du CGCT ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle du périmètre couvert par l'arrêté.

Les volets indiqués ci-avant sont les seuls juridiquement obligatoires. Néanmoins la collectivité peut également choisir d'étudier d'autres aspects.

## OUTILS ET DONNÉES DISPONIBLES

Il existe plusieurs outils et données disponibles d'aide à la construction de l'étude, notamment :

### pour l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée :

— les PPA en vigueur téléchargeables sur le site du ministère de la Transition écologique [https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques-reduire-pollution-lair#scroll-nav\\_6](https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques-reduire-pollution-lair#scroll-nav_6)

— le bilan annuel de la qualité de l'air, les cartes d'inventaires... : données des AASQA (associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air) disponibles à partir du site de la Fédération Atmo : <http://www.atmo-france.org/fr>. Il existe 18 AASQA : chaque région métropolitaine (13) en dispose d'une ainsi que chaque département et région d'outre-mer (5) ; la base de données nationale de la qualité de l'air Geod'air gérée et mise en œuvre par l'Ineris au titre du Laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air, elle fournit les données et statistiques de référence sur la qualité de l'air en France. Les données sources sont issues du dispositif de surveillance opéré dans chaque région par les Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air.

### pour la population concernée :

— les données indiquées par l'INSEE (périmètre de la collectivité) : <https://www.insee.fr/fr/accueil>

— le PPA en vigueur (voir le lien ci-dessus) ;

— les données de l'AASQA (voir le lien ci-dessus).

### pour les émissions dues au transport routier :

— les PPA en vigueur (voir le lien ci-dessus) ;

— le rapport SECTEN du CITEPA donne des facteurs d'émissions nationaux ainsi que les émissions nationales : <https://www.citepa.org/fr/activites/inventaires-des-emissions/secten>

— les inventaires régionaux des AASQA fournissent des informations à l'échelle de la région : <http://www.atmo-france.org/fr>

— outil ZFE-m du CITEPA et de l'ADEME : <http://www.ADEME.fr/guide-utilisateur-module-devaluation-limpact-emissions-polluantes-scenarios-zones-a-circulation-restreinte-zcr>

Cet outil permet d'approcher l'évolution de la composition du parc urbain et également de réaliser plusieurs scénarios « ZFE-m » en calculant les variations d'émissions en NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> et CO<sub>2</sub> du parc et les véhicules impactés, liés à la création d'une ZFE-m. L'outil prend en compte les données du parc statique et roulant (issues des études plaques notamment), la collectivité définit ensuite les hypothèses de renouvellement du parc,

les types de véhicules autorisés à circuler selon les certificats Crit'Air, et la temporalité de la ZFE-m.

proportion de véhicules concernés, réduction d'émissions et COA :

— le SIV (Système d'immatriculation des véhicules) contient les données des véhicules immatriculés en France. L'accès à ces données peut être payant et s'effectuer sur le site dédié ou en préfecture : <https://habilitation-siv.interieur.gouv.fr/apd-map-ppl/apd/accueil>

Une déclaration de traitement auprès de la Commission nationale de l'informatique (CNIL) sera probablement nécessaire : <https://www.cnil.fr/>

— l'étude de l'ADEME inventorie et analyse les différentes méthodes et outils de caractérisation des parcs locaux de véhicules dans le cadre de mesures en faveur de la qualité de l'air : [www.ADEME.fr/sites/default/files/assets/documents/caracterisation-parcs-locaux-vehicules-2016.pdf](http://www.ADEME.fr/sites/default/files/assets/documents/caracterisation-parcs-locaux-vehicules-2016.pdf)

— les données statistiques du service de la donnée et des études statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/accueil.html>.

Le site présente des chiffres sur le parc des véhicules routiers en France et par département et met à disposition une [application de visualisation des données](#) qui permet d'explorer les performances environnementales des véhicules de chaque ZFE-m et de quantifier précisément la part des véhicules susceptibles d'être concernés par une mesure d'interdiction de circulation.

— les données sur les CQA attribuées sur un territoire peuvent être fournies par la DREAL. Des données précises (type de véhicule, classe de vignette, motorisation...) par département et agglomération sont mises à jour mensuellement par l'Imprimerie nationale.

# 4 - Modalités de la ZFE-m

## 4.1 - Périmètre de la ZFE-m

« Les mesures de restriction fixées par l'arrêté sont cohérentes avec les objectifs de diminution des émissions fixés par le plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du code de l'environnement » (article L. 2213-4-1 du CGCT).

### Périmètre des restrictions

Il doit :

- a. être cohérent avec les objectifs du PCAET et du PPA ;
- b. pour toute agglomération de plus de 150 000 habitants (dont celles qui étaient déjà obligées au titre de la loi LOM), couvrir **au moins 50 %** de la population de l'EPCI de l'agglomération le plus peuplé avant le 31 décembre 2024.

A noter : pour définir le périmètre minimal à recouvrir, le calcul des 50 % s'effectue en prenant en compte les habitants des communes de l'EPCI qui sont situées à l'intérieur de l'agglomération telle que listée par l'arrêté du 22 décembre 2021. De la même façon, sera déterminé l'EPCI auquel incombe la mise en place de la ZFE-m à savoir celui qui englobe le plus d'habitants dans la limite géographique de l'agglomération.

- c. être en cohérence avec le périmètre choisi relatif aux restrictions en cas de pics de pollution : au moins identique soit plus restrictif pour faciliter la compréhension par les usagers.

Il pourrait être envisageable qu'une ZFE-m distingue plusieurs secteurs en son sein et que des restrictions différentes soient définies pour chacun d'eux, sous réserve de respecter les conditions ci-dessus. Il sera important que ces restrictions différenciées soient justifiées en prenant en compte les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, et les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine.

Par ailleurs, il est essentiel d'assurer la cohérence des restrictions mises en place sur le territoire, tant pour répondre à l'objectif visé que pour assurer une bonne lisibilité, compréhension, et appropriation des mesures par les usagers de la route, qu'ils soient riverains ou en transit régulier ou occasionnel.

### Réseau routier de la collectivité porteuse du projet concerné

- La zone à faibles émissions mobilité est établie « sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. » ([article L. 2213-4-1 du CGCT](#)).

### **EXEMPLE**

### À Paris :

Jusqu'au 31 mai 2021, la ZFE-m de la ville de Paris appliquait une différence de restrictions entre celles édictées dans la zone intramuros et celles édictées sur le Bois de Vincennes, le Bois de Boulogne et le périphérique.

### **Inclusion de voies du domaine public routier national ou départemental**

L'inclusion de domaine public routier national ou de voies du domaine public routier est possible sous réserve de l'accord de l'autorité compétente (représentant de l'État dans le département et président du conseil départemental, II de l'article L. 2213-4-1 du CGCT). Ceci est valable également pour les autoroutes traversant une ville.

Il convient dans ce cas d'évaluer l'impact sur le trafic de transit dans ses différentes composantes (impact en matière de qualité de l'air et de pollution émise compte tenu le cas échéant de l'allongement des distances, capacités des axes alternatifs à supporter le report de trafic, sécurité routière, signalisation des itinéraires, etc).

De façon pratique, une lettre demandant l'accord du représentant de l'État ou du président du conseil départemental est nécessaire. La non réponse ne vaut pas pour accord. Une réponse favorable explicite est indispensable et peut être formalisée par simple courrier et ne nécessite pas la forme d'un arrêté. S'agissant de la temporalité de la demande, cette demande doit être effectuée avant la consultation du public et des parties prenantes puisque le projet d'arrêté de création (qui indique donc le périmètre envisagé) de la ZFE-m doit leur être présenté.

Si l'accord est donné par le représentant de l'Etat ou le président du conseil départemental, celui-ci prendra la forme d'un visa dans l'arrêté de création de la ZFE-m.

### **RECOMMANDATION**

Associer les autorités compétentes pour le domaine public routier national et pour les voies du domaine public routier dès le début des réflexions sur la ZFE-m.

## 4.2 - Durée et période de la ZFE-m

### **Durée générale de la ZFE-m**

- « L'arrêté précise la durée pour laquelle les zones à circulation restreinte sont créées » (article L. 2213-4-1 du CGCT).

### **PRÉCISION**

L'arrêté précise la « pérennité » de la ZFE-m c'est-à-dire pour combien de temps elle est mise en œuvre.

### **EXEMPLE**

Selon les arrêtés de création, la durée de la ZFE-m est variable selon les territoires. Ainsi, la métropole de Toulouse a instauré sa ZFE-m pour une durée de 10 ans, à l'instar de celle de la métropole de Lyon. La ZFE-m de Strasbourg est planifiée pour 8 ans, celle de Reims pour 5 ans. Pour certaines ZFE-m, comme par exemple la métropole du Grand Paris instaurée pour 3 ans, à chaque nouvelle restriction significative est pris un nouvel arrêté.

### **RECOMMANDATION**

La ZFE-m est un dispositif ayant, entre autres, pour objectif d'accélérer le renouvellement du parc de véhicules par rapport à une situation tendancielle. Cela se produit si la ZFE-m est envisagée sur le long terme. C'est pourquoi, il est primordial de l'inscrire dans le temps en prévoyant sa mise en œuvre sur plusieurs années.

### **Période d'application des restrictions**

- « *Les mesures de restriction de circulation applicables* » sont fixées par un arrêté établi par l'autorité locale compétente pour mettre en œuvre la ZFE-m (article L. 2213-4-1 du CGCT).

#### **PRÉCISION**

L'arrêté définit la « temporalité » de la ZFE-m, c'est-à-dire si les restrictions de circulation s'appliquent en permanence ou à certaines périodes seulement (de la journée, de la semaine, de l'année).

#### **EXEMPLES**

Pour la ZFE-m de la Métropole du Grand Paris, les restrictions sont valables toute l'année :

- pour les VP, VUL et 2 roues : du lundi au vendredi de 8 heures à 20 heures ;
- pour les poids lourds, autobus ; tous les jours de 8 heures à 20 heures.

À Grenoble et dans les communes incluses dans la même ZFE-m, la restriction de circulation des véhicules de transport de marchandises (VUL et PL) est permanente (24h/24 et 7j/7).

## 4.3 - Les véhicules concernés

- « *Les mesures de restriction de circulation applicables et les catégories de véhicules concernés* » sont fixées par un arrêté établi par l'autorité locale compétente pour mettre en œuvre la ZFE-m (article L. 2213-4-1 du CGCT)
- La loi climat et résilience a introduit deux dispositions **UNIQUEMENT** pour les territoires en dépassement (alinéa 2 du I de l'article L. 2213-4-1 du CGCT) ne respectant pas les normes de qualité de l'air, il s'agit de :
  - ❖ prendre des mesures de restriction pour les véhicules particuliers (VUL inclus)
  - ❖ appliquer un schéma de restriction pour les voitures :

*« 1° Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2023 des véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2000 ainsi que des véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 1996, soit vignette Crit'Air 5*

*« 2° Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2024 des véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 ; soit vignette Crit'Air 4*

*« 3° Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2025 des véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 ainsi que des véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 » soit vignette Crit'Air 3.*

**Exception** faite ici pour les véhicules dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à 50 km.

A noter : bien que les mesures de restriction imposées par la loi climat et résilience concernent les voitures et VUL, le schéma ci-dessus concerne exclusivement les voitures.

En outre, il existe des exceptions à ces restrictions de circulation (voir chapitre suivant, Exemptions et dérogations) :

- sur tout le territoire national avec les exemptions nationales obligatoires applicables dans toutes les ZFE-m (article R. 2213- 1-0-1 du CGCT) ;
- sur le territoire local de la ZFE-m avec le recours possible à des dérogations individuelles temporaires.

## PRÉCISIONS

L'arrêté doit indiquer :

- les catégories de véhicules concernés (VP, VUL, VL) ;
- pour ces catégories de véhicules, le niveau de restriction en s'appuyant sur le classement Crit'Air.

Il n'existe pas de certificats qualité de l'air pour les véhicules non routiers (véhicules agricoles, ferroviaires, aériens, de chantier, etc.). Ils ne peuvent donc pas être visés par la ZFE-m ni être interdits de circulation dans le périmètre de la ZFE-m.

Une ZFE-m peut ne concerner que certaines catégories de véhicules (PL, utilitaires...). Dans ce cas, seuls les véhicules relevant des catégories concernées ont l'obligation d'être équipés d'un certificat qualité de l'air.

## RECOMMANDATIONS

### Simplicité et lisibilité

Il est recommandé que les règles choisies soient simples et visuellement contrôlables. Par exemple, il est très facile et lisible d'édicter une règle spécifique pour les poids lourds car ces véhicules sont aisément identifiables. Il serait en revanche beaucoup plus délicat de faire respecter une règle attribuant un régime spécifique à certains véhicules professionnels qu'aucun signe extérieur ne distingue. Enfin, plus de dérogations il y aura, moins la ZFE-m sera efficace en matière de qualité de l'air.

### Critère européen

Il est recommandé que les critères d'inclusion ou de dérogation des véhicules aux règles de la ZFE-m s'appuient sur des éléments identifiables pour un véhicule et ce, quel que soit son pays d'immatriculation.

### Progressivité des mesures

Une approche progressive sur les types de véhicules concernés, les périodes, l'intensité de l'interdiction ou le périmètre de la zone est envisageable. En outre, l'étude ZFE-m prévue dans le plan d'action du II 3° de l'article L. 229-26 du code de l'environnement porte sur les perspectives de renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.

Les ZFE-m en vigueur prévoient actuellement des restrictions se renforçant dans le temps. Il n'est pas nécessaire de publier un nouvel arrêté à chaque fois que les restrictions se renforcent. L'arrêté constitutif de la zone à faibles émissions peut prévoir dès son adoption le calendrier des différentes étapes prévues.

## 5 - Exemptions et dérogations

### 5.1 - Exemptions nationales obligatoires

« 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](#) ;

2° Aux véhicules du ministère de la défense ;

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 1<sup>er</sup> janvier 2017 ;

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](#).

5° Aux véhicules de transport en commun, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, assurant un service de transport public régulier qui figurent dans une des classes définies par l'arrêté établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphérique, pris en application du II de l'article [R. 318-2](#) du même code, lorsque cette classe vient à faire l'objet d'une interdiction partielle ou totale de circulation dans la zone en cause, pendant une période comprise entre trois et cinq ans suivant la date à laquelle cette interdiction est entrée en vigueur. La durée pendant laquelle il est fait exception à l'interdiction de circulation peut varier selon les catégories de véhicules, les moins polluantes pouvant bénéficier d'exceptions plus longues. Elle est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports. ([Article R. 2213-1-0-1 du CGCT](#)). »

**La durée des exceptions temporaires** aux restrictions de circulation dans une zone à circulation restreinte **au profit des véhicules des services publics** de transport en commun afin de tenir compte des contraintes d'évolution des infrastructures et des véhicules est précisée dans l'arrêté du [28 juin 2019](#) et prévoit :

- 3 ans pour les véhicules de la classe Crit'Air 5 ;
- 4 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 4 et 3 ;
- 5 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 2 et 1.

#### PRÉCISIONS

##### Références réglementaires supplémentaires

L'[article R. 311-1 du code de la route](#) définit la notion de véhicule d'intérêt général, comprenant les véhicules d'intérêt général prioritaires et ceux bénéficiant de facilités de passage :

« 6.4. Véhicule d'intérêt général : véhicule d'intérêt général prioritaire ou bénéficiant de facilités de passage ;

6.5. Véhicule d'intérêt général prioritaire: véhicule des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie, d'intervention des services de déminage de l'État, d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affecté exclusivement à l'intervention de ces unités et du ministère de la justice affecté au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires;

6.6. Véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage: ambulance de transport sanitaire, véhicule d'intervention de sécurité des sociétés gestionnaires d'infrastructures électriques et gazières, du service de la surveillance de la Société nationale des chemins de fer français, du service de la surveillance de la Régie autonome des transports parisiens, de transports de fonds de la Banque de France, des associations médicales concourant à la permanence des soins, des médecins lorsqu'ils participent à la garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, engin de service hivernal et, sur autoroutes ou routes à deux chaussées séparées, véhicule d'intervention des services gestionnaires de ces voies. »

L'[article L. 224-8 du code de l'environnement](#) indique que les véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions sont soit des véhicules électriques soit des véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques dont les critères sont définis par décret : [le décret n°2017-23 relatif aux véhicules de transport en commun de personne \(autocars et autobus\)](#) codifié par l'[article R. 224-15-1 du code de l'environnement](#).

Les obligations déclaratives

Identification Crit'Air obligatoire des véhicules exemptés

Les véhicules bénéficiant d'une exemption pour circuler doivent être munis d'un certificat qualité de l'air lorsqu'ils y sont éligibles et que leur catégorie de véhicule est visée par les restrictions de circulation (arrêté du 28 juin 2019 portant sur les véhicules de services publics de transports en commun bénéficiant d'exceptions temporaires).

## 5.2 - Dérogations individuelles locales temporaires

« Les dérogations individuelles aux mesures de restriction prévues au [V de l'article L. 2213-4-1](#) 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.

« L'arrêté créant la zone à circulation restreinte 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. » ([Article R. 2213-1-0-1 du CGCT](#))

### **PRÉCISION**

Les procédures et motifs doivent être précisés par l'arrêté. Les motifs sont laissés à

l'appréciation de la collectivité (sociaux, économiques, ...) et doivent respecter le principe d'égalité.

## EXEMPLES

S'agissant de la métropole de Grenoble, l'article 5 de l'arrêté 19-AP00063 du 31 janvier 2020 indique que les dérogations individuelles à caractère temporaire peuvent être délivrées :

- aux véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles ;
- aux véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le CQA, à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de de nature expérimentale.

La demande de dérogation individuelle doit être adressée par courrier au siège de la métropole...

La métropole de Lyon a mis un place un guichet d'enregistrement pour les dérogations locales sur le lien suivant: <https://demarches.toodego.com/sve/zone-a-faibles-emissions-demande-d-une-derogation/>

## RECOMMANDATIONS

Anticiper les moyens techniques et humains pour la gestion des dérogations (attribution des dérogations et gestion de cette liste blanche).

Établir des motifs de délivrance et des modes de retrait des dérogations simples et précis afin d'éviter d'une part de laisser place à l'interprétation et d'autre part des temps de traitement des dossiers longs.

Générer une base de données avec les immatriculations des véhicules bénéficiant des dérogations, de manière à permettre le contrôle. Pour le contrôle automatisé la liste des dérogations devra pouvoir être transmise régulièrement et automatiquement au dispositif de contrôle automatisé.

Veiller à la cohérence des dérogations avec le dispositif de gestion des épisodes de pollution: en cas d'épisode, des mesures plus strictes sur le périmètre de la ZFE-m sont possibles. En tout état de cause, sur ce périmètre et en période de circulation différenciée, ce sont restrictions les plus élevées qui s'imposent.

Etudier l'opportunité de dérogations pour certaines catégories de véhicules spécifiques :

- les véhicules de collection remplissant certaines caractéristiques (disposant d'un certificat d'immatriculation avec la mention véhicule de collection, motorisation autre que diesel, pas d'utilisation pour se rendre sur le lieu de travail, première immatriculation avant le 1<sup>er</sup> janvier 1992 ou plus de 35 ans) ;
- lorsque des solutions techniques alternatives pour des remplacements par des véhicules moins émetteurs n'existent pas actuellement (par exemple, pour les véhicules de livraison de béton prêt à l'emploi,...).

# 6 - Consultation et procédure administrative

Tout comme l'étude réglementaire, le respect de la procédure administrative est obligatoire pour constituer une ZFE-m réglementaire.

## 6.1 - Consultation du public

Le III du L.2213-4-1 du CGC prévoit que « *Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de 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, mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement* ».

**Les observations et propositions recueillies sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter l'arrêté.**

### **Mutualisation de la procédure de consultation**

Tout comme l'étude réglementaire qui peut être mutualisée sur un territoire couvrant plusieurs collectivités territoriales, la participation du public peut faire l'objet d'une seule procédure (2<sup>e</sup> alinéa du III de [l'article L. 2213-4-1 du CGCT](#)).

Les textes n'apportent pas de précision sur l'autorité organisatrice de la consultation groupée du public. L'organisation et la coordination de la participation du public au profit de collectivités peut être entreprise par une entité ne disposant pas du pouvoir de circulation (exemple d'une métropole telle la MGP).

En outre, aucune information de temporalité n'est apportée. Il n'y a donc pas d'ordre à respecter dans le lancement des consultations. Rien ne prévoit que la consultation du public doit intégrer les avis des collectivités et vice versa.

### **PRÉCISION**

Les projets de ZFE-m ne sont pas tenus réglementairement à une saisine de la CNDP.

## 6.2 - Avis des parties prenantes

« *Le projet d'arrêté, accompagné de [l'étude] est 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 [,]*
- *aux chambres consulaires concernées. »*

« *À l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable.* » (Article L. 2213-4-1 du CGCT)

« *Les avis prévus au III de l'article L. 2213-4-1 sont réputés favorables s'ils ne sont pas rendus dans un délai de deux mois.* » (Article R. 2213-1-0-1 du CGCT).

S'agissant des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), la notion « d'abords » est à apprécier en fonction des impacts possibles de la ZFE-m sur leur organisation. Pour les gestionnaires de voirie, dans le cas d'un axe concédé, c'est le concessionnaire qui est consulté. Enfin, au titre des chambres consulaires doivent être consultées la chambre d'agriculture, la Chambre de métier et de l'artisanat et la Chambre de commerce et de l'Industrie, à l'échelon local ou régional selon le cas.

## 6.3 - Information locale

*« La création d'une zone à faibles émissions mobilité est accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois. Cette campagne porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre. Elle expose également les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein du périmètre contrôlé, notamment l'offre de transport public, dont le transport à la demande. »* (article L. 2213-4-1 du CGCT).

Le lancement de la campagne d'information peut s'entendre par la diffusion d'un communiqué de presse et des démarches d'affichage.

Si la campagne d'information n'est pas réalisée avant l'entrée en vigueur des restrictions, il ne s'agit pas d'une clause de nullité puisque le terme employé dans la loi est « accompagné » et non « précédé ». Toutefois, il reste souhaitable de commencer la campagne avant l'instauration de la ZFE-m. L'esprit de la Loi est de faire de la pédagogie surtout avant d'infliger des amendes.

L'idéal en matière d'agenda est de mener la campagne d'information dès lors que les restrictions sont stabilisées et les consultations officielles effectuées.

Si le délai de 3 mois recouvre la date d'entrée en vigueur (par exemple la campagne de 3 mois commence 1 mois avant l'entrée en vigueur) cela répond au principe d'accompagnement.

Exemple :

L'Eurométropole de Strasbourg a développé plusieurs projets dont une conférence citoyenne de mai à juin 2021, un site dédié (<https://zfe.strasbourg.eu/>) et s'est dotée d'un conseil en mobilité via l'agence du climat.

## 7 - Suivi

*« 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 »* (article L. 2213-4-1 du CGCT). Cette disposition a été introduite par la LOM.

### RECOMMANDATION

Il est capital :

- d'associer toutes les parties prenantes au dispositif de suivi.
- de préparer au moins les indicateurs de suivi et la méthodologie en amont.

## **EXEMPLE**

### Métropole de Grenoble

Un comité de concertation logistique urbaine a été créé à l'initiative de Grenoble Alpes Métropole et du SMMAG pour suivre l'état d'avancement du plan d'action partenarial et pérenniser un espace de dialogue avec l'ensemble des acteurs de la logistique urbaine. Il se réunit environ deux fois par an et permet d'échanger avec les acteurs publics et privés sur la politique de logistique urbaine. Près d'une centaine d'acteurs de secteurs diversifiés sont représentés.

Ce comité de concertation donne de la visibilité sur l'action de la collectivité à moyen terme, et répond ainsi à une demande forte des acteurs du monde économique, à savoir de pouvoir anticiper et se préparer aux évolutions réglementaires. C'est également l'occasion de faire partager des témoignages d'acteurs de la logistique et de présenter des expérimentations en cours dans la Métropole grenobloise.

La démarche de ZFE-m « transport de marchandises » a été annoncée et partagée dès décembre 2015 en comité de concertation logistique urbaine.

Dans la perspective de création d'une ZFE-m, des ateliers de travail ont été organisés par Grenoble-Alpes Métropole à la fin janvier 2017 en regroupant les acteurs économiques par secteurs d'activités (artisans du BTP, commerçants et artisans sédentaires, transporteurs, grossistes et industriels).

Ces ateliers ont permis de partager les enjeux et les objectifs du projet et ont également fait émerger de nombreuses pistes de travail à poursuivre tant par les acteurs publics que privés pour développer des mesures d'accompagnement efficaces à la création d'une ZFE-m.

# 8 - Contrôles et sanctions

## 8.1 - Sanctions

« Le fait, pour un conducteur, de circuler dans le périmètre d'une zone à circulation restreinte, instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, en violation des restrictions édictées ou lorsque le véhicule n'est pas identifié conformément à l'article L.318-1 et des textes pris pour son application, est puni de l'amende prévue pour les contraventions :

1° De la quatrième classe, lorsque le véhicule relève des catégories M2, M3, N2 ou N3 définies à l'[article R. 311-1](#);

2° De la troisième classe, lorsque le véhicule relève des catégories M1, N1 ou L. »

Sans préjudice de l'[article L. 121-2](#), est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 ou N3, ou de l'amende prévue pour les contraventions de troisième classe, pour les véhicules des catégories M1, N1 ou L, le fait de stationner dans le périmètre de la zone à circulation restreinte instituée en application de l'[article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales](#) :

« 1° Lorsque le véhicule n'est pas identifié conformément aux dispositions de l'article L. 318-1 et des textes pris pour son application ; ou

« 2° Lorsque l'accès de ce véhicule à la zone de circulation restreinte est interdit en permanence.

« Les infractions prévues au présent article peuvent entraîner l'immobilisation du véhicule dans les conditions prévues à l'[article L. 325-1](#). »

Le présent article n'est pas applicable lorsque le véhicule fait partie des véhicules dont l'accès à la zone à circulation restreinte ne peut être interdit en application des articles [L. 2213-4-1](#) et [R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités](#). » (article [R. 411-19-1](#) du code de la route).

### PRÉCISIONS

Les sanctions et leurs montants sont prévus par les articles [R. 318-2](#) et [R. 411-19-1](#) du code de la route.

Sont passibles de sanctions :

- l'utilisation d'un certificat frauduleux ;
- l'utilisation d'un certificat illisible ou s'il n'est pas apposé de manière visible ;
- le fait de ne pas respecter les restrictions de circulation dans les ZFE-m ;
- le fait de circuler dans une ZFE-m sans certificat ;
- le fait de stationner dans une ZFE-m permanente (en vigueur 24h/24h et 7j/7j).

Montant des amendes:

- contravention de 3<sup>e</sup> classe : 68 € (amende forfaitaire minorée : 45 € et majorée 180 €) ;
- contravention de 4<sup>e</sup> classe : 135 € (amende forfaitaire minorée : 90 € et majorée 375 €).

La contravention de 3<sup>e</sup> classe concerne les VP, les VUL et les 2 roues et celle de 4<sup>e</sup> classe les poids lourds, les bus et les autocars.

La police et la gendarmerie nationales ont développé un outil visant à simplifier le contrôle des certificats qualité de l'air pour les zones à faibles émissions mobilité et lors de la circulation différenciée. L'application se nomme Néo Crit'Air. Celle-ci permet également de faciliter les remontées du nombre de contrôles réalisés.

## 8.2 - Contrôle automatisé

La LOM par son article 86 a introduit la possibilité pour une collectivité de recourir à un contrôle automatisé de la ZFE-m.

*« II. - La mise en œuvre des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du représentant de l'Etat dans le département et, à Paris, du préfet de police.*

*« Les lieux d'implantation des dispositifs fixes sont déterminés en tenant compte notamment des niveaux de pollution atmosphérique observés sur les voies de circulation concernées.*

*« L'autorisation ne peut être délivrée que si :*

*« 1° Les modalités de contrôle ne conduisent pas à contrôler chaque jour plus de 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone ;*

*« 2° Le rapport entre le nombre de dispositifs de contrôle permettant les traitements automatisés des données signalétiques des véhicules mentionnés au III du présent article mis en œuvre au cours d'une même journée au sein de la zone à faibles émissions mobilité et la longueur totale de la voirie publique mesurée en kilomètres n'excède pas 0,025 ;*

*« 3° Les lieux de déploiement retenus n'ont pas pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant dans la zone à faibles émissions mobilité ou dans un espace continu au sein de cette zone.*

*« Les conditions prévues pour la délivrance de l'autorisation doivent être respectées lorsque des dispositifs mobiles de contrôle sont ajoutés.*

*« La demande d'autorisation est accompagnée d'une étude de la circulation et de la pollution au sein de la zone à faibles émissions mobilité permettant d'apprécier le respect des conditions fixées aux 1° à 3° du présent II.*

*« Le taux mentionné au 1° du présent II est le rapport entre le nombre de véhicules ayant donné lieu aux traitements automatisés mentionnés au deuxième alinéa du III et le nombre moyen de véhicules ayant circulé dans la zone. » ([article L. 2213-4-2 du CGCT](#)).*

### PRÉCISIONS

#### Conditions pour la mise en œuvre des dispositifs de contrôle

La mise en œuvre des dispositifs de contrôle doit donc faire l'objet d'une demande d'autorisation permettant d'apprécier le respect des critères fixés par l'article L. 2213-4-2 du CGCT.

Certains critères sont à apprécier à l'échelle de toute la ZFE-m : par conséquent si le contrôle n'est pas mutualisé à l'échelle de l'EPCI mais mis en œuvre commune par commune, il reste nécessaire de prévoir une demande couvrant toutes les communes concernées afin de permettre la vérification des critères.

La prise en compte des niveaux de pollution atmosphérique observés sur les voies de circulation doit être expliquée. Dans la majorité des cas les niveaux de pollution les plus élevés sont observés autour des axes à fort trafic routier.

Les dispositifs de contrôle peuvent être implantés tant en bordure de ZFE-m (en s'assurant dans ce cas que les véhicules contrôlés sont bien situés dans la ZFE-m et pas en dehors) que sur des axes intérieurs à la ZFE-m.

Le « *nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone* » est déterminé sur la base d'études telles que les « enquêtes déplacements ». Il ne s'agit pas de la somme des trafics des axes contrôlés, en effet :

- le trafic pris en compte est la totalité du trafic dans la ZFE-m, et pas seulement sur les axes concernés par les contrôles (il ne peut d'ailleurs y avoir au maximum un dispositif de contrôle tous les 40 km de voirie en application du 2°);
- dans les enquêtes déplacements, le déplacement d'un même véhicule est compté une seule fois (ce qui ne serait pas le cas si on faisait la somme des trafics de tous les axes routiers de la ZFE-m<sup>8</sup>)

Les véhicules pris en compte doivent l'être en cohérence avec les catégories de véhicules concernées par les restrictions : les déplacements des particuliers ne peuvent être pris en compte que si les véhicules particuliers sont concernés par les restrictions.

Si les études disponibles pour les déplacements n'intègrent pas certains types de déplacements (par exemple ceux des poids lourds), il est possible de les prendre en compte sur la base des autres études pertinentes, ou en tenant compte d'études sur le trafic routier qui permettent de connaître la part dans le trafic des différentes catégories de véhicules.

Le plafond de 15% ne concerne que les véhicules pour lesquels une interrogation des bases de données des véhicules est réalisée (base de données des vignettes Crit'Air, liste des dérogations locales, système d'immatriculation des véhicules...). Si le dispositif de contrôle met en œuvre un filtrage des véhicules sans interrogation de ces bases de données (par exemple en se bornant à analyser le numéro d'immatriculation, qui permet dans certains cas d'estimer l'ancienneté du véhicule), alors seuls les véhicules pour lesquels les bases de données sont interrogées sont comptabilisés pour vérifier le respect du plafond.

Ce plafond de 15% a pour assiette le « *nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone* » (cf. supra), et est donc à apprécier à l'échelle de toute la ZFE-m ; en particulier il ne s'agit pas d'un plafond à apprécier axe routier par axe routier, de 15% des véhicules circulant sur l'axe contrôlé.

La condition prévue par le 3° semble nécessairement remplie pour une ZFE-m compte tenu de la limitation prévue par le 2° sur le nombre de dispositifs de contrôle. Le même principe doit toutefois être respecté aussi à l'intérieur de la ZFE-m pour des périmètres plus petits, par exemple pour un arrondissement, un quartier, une île...

Le principe du contrôle automatisé est de déterminer le droit à circuler ou l'infraction à partir du seul numéro d'immatriculation.

L'autorité arrêtant les règles de la ZFE-m doit donc s'assurer que les catégories de véhicules concernées ou les éventuelles dérogations locales accordées seront bien

---

<sup>8</sup> Nota : la somme des trafics de tous les axes n'aurait par ailleurs aucune signification puisque la valeur dépendrait de la manière de découper les axes en tronçons disjoints.

identifiables automatiquement à partir du numéro d'immatriculation, par exemple par consultation de la liste des dérogations individuelles accordées (cf. §5.2 - Dérogations individuelles locales temporaires).

#### Validation des infractions relevées par le dispositif de contrôle automatisé

La mise en œuvre d'un contrôle automatisé doit prévoir une intervention humaine pour valider les infractions relevées. Le droit européen, appliqué par l'article 95 de la loi n° 78-17 « informatique et libertés », interdit toute sanction prise sur le seul fondement d'un traitement automatisé.

Les agents validant les infractions doivent être habilités en ce sens. Sont notamment habilités les agents de surveillance de Paris, en application de l'article [R. 130-1-2](#) du code de la route, et les agents de police municipale, en application de l'article [R. 130-2](#) du même code.

Un projet de décret en Conseil d'État prévoit d'étendre la compétence des policiers municipaux aux autoroutes, pour ce qui concerne le contrôle automatisé des ZFE-m, afin de permettre leur action sur tout le périmètre de la ZFE-m indépendamment de la nature de la voie de circulation concernée.

Une mise en commun des agents de police municipale au sein de l'EPCI est possible en application des [articles L. 512-1 à L. 512-3](#) du code de la sécurité intérieure.

#### **RECOMMANDATION**

Si des axes traversant la ZFE-m ne sont pas soumis aux restrictions afin de permettre le transit, il semble pertinent d'étudier l'implantation de dispositifs de contrôle aux principaux points d'accès dans le périmètre de la ZFE-m à partir de ces axes.

Dans ce cas il conviendra de désactiver ces dispositifs de contrôle lorsque les axes dérogatoires sont fermés à la circulation du fait de travaux ou d'incidents, et que les véhicules en transit sont déviés à l'intérieur de la ZFE-m sur des itinéraires de déviation.

# 9 - Dispositifs d'accompagnement

Afin de faciliter la mise en œuvre de la zone à faibles émissions mobilité et son acceptation par les populations (particuliers et professionnels), différents leviers d'actions sont à disposition des collectivités en complément de ce que propose l'État (prime véhicules, etc.).

## 9.1 - Dispositifs d'accompagnement financier et technique

### A/ Exemples d'aides financières et techniques mises en place par l'Etat

Un dispositif d'accompagnement massif au déploiement d'une mobilité propre a été mis en place.

Ci-dessous quelques dispositifs d'accompagnement pour le verdissement des véhicules et le report vers des mobilités durables.

#### o Pour les ménages :

- ❖ le **bonus écologique** qui est une aide à l'achat ou à la location d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable (jusqu'à 6 000 € pour une voiture et 7 000 € pour une camionnette)
- ❖ la **prime à la conversion** (PAC, [www.primealaconversion.gouv.fr](http://www.primealaconversion.gouv.fr)) qui est une aide sous condition de revenu à l'achat ou à la location d'un véhicule électrique ou Crit'Air 1 neuf ou d'occasion (jusqu'à 5 000 € pour une voiture et 9 000 € pour une camionnette), d'un vélo à assistance électrique ou d'un vélo cargo à assistance électrique (jusqu'à 1 500 €), en échange de la mise au rebut d'un véhicule polluant ;
- ❖ le **bonus** pour l'acquisition d'un véhicule électrique d'occasion de l'ordre de 1 000 € et le bonus écologique pour l'acquisition d'un vélo cargo, remorque, vélo à assistance électrique (200 à 1 000€) pour les personnes physiques sous condition de revenu, ayant bénéficié d'une aide similaire accordée par une collectivité locale ;
- ❖ le **microcrédit** à l'intention des ménages aux revenus les plus modestes pour favoriser l'achat ou la location d'un véhicule électrique ou Crit'Air 1 (mêmes critères que la prime à la conversion) d'un montant maximum de 8 000 € sur 7 ans, à destination des ménages à faibles revenus exclus du système bancaire classique.
- ❖ le **prêt à taux zéro** pour l'acquisition de véhicules à faibles émissions à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 dans les ZFE-m mises en place dans les territoires en dépassement des valeurs limite de la qualité de l'air .

Ces dispositifs sont cumulables entre eux et avec les éventuelles aides locales existantes.

Il est important de noter que la PAC est majorée pour les véhicules de 1 000 € dans les ZFE-m lorsque le bénéficiaire habite ou travaille dans une zone à faibles émissions

mobilité et que la collectivité participe également à la mise en place de ces aides, contribuant à accentuer le cofinancement Etat-collectivité (**décret n° 2020-656 du 30 mai 2020 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants**).

Pour faciliter l'accès aux aides et leur lisibilité par les citoyens, l'Etat préconise aux collectivités territoriales d'intégrer un guichet unique qui permet la réception des demandes d'aides et leurs paiements à la fois pour les aides de l'Etat et celles de la collectivité territoriale. **La mise en œuvre du guichet unique est régie par une convention tripartite entre l'Etat, l'ASP et la collectivité**, qui prévoit le circuit de gestion, les dispositions financières, les modalités de restitutions... Pour mettre en place un guichet unique, le contact est le suivant: [bonus-prime-conversion@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bonus-prime-conversion@developpement-durable.gouv.fr)

○ **Pour les professionnels :**

- dispositif d'aide fiscale à l'acquisition de véhicules propres permettant aux entreprises de bénéficier d'un suramortissement pour les acquisitions de véhicules à énergie alternative; aide qui représente jusqu'à 15 % du coût d'acquisition du véhicule
- accompagnement des professionnels dans le verdissement de leurs véhicules en ZFE-m : prime à la conversion et bonus écologique renforcés pour les véhicules utilitaires légers électriques et hybrides rechargeables, surprime dans les ZFE-m, bonus écologique pour l'acquisition d'un véhicule lourd électrique et/ou hydrogène; appel à projets (dont les modalités ont été annoncées le 14 février 2022, par le Gouvernement) pour soutenir l'acquisition de véhicules lourds électriques et les bornes associées, avec une aide allant jusqu'à 150 000 € pour les poids lourds et 100 000 € pour les bus et cars
- Programme EVE2, financé par les CEE, soutenant les chargeurs et les transporteurs routiers de marchandises pour favoriser la maîtrise de la consommation d'énergie fossile.
- Objectif Employeurs Pro-vélo (40 M€, jusqu'à fin 2023) pour labelliser au moins 4 000 établissements d'entreprises (563 000 salariés);
- Ma Cycloentreprise (2,5 M€, jusqu'à fin 2022) pour promouvoir et faciliter la cyclomobilité professionnelle auprès des microentreprises sur l'ensemble du territoire français;
- O'Vélo (7 M€, jusqu'à fin 2022) pour promouvoir le vélo à assistance électrique pour les déplacements domicile-travail dans toute la France;

○ **Pour les collectivités**

- Programme ALVEOLE+ qui vise la mise en place de 100 000 nouveaux emplacements vélos équipés et/ou sécurisés en France, et notamment en ZFE-m grâce à un taux d'aide majoré;
- Colis Activ' (9,9 M€, augmentation de budget en septembre 2021) qui vise la livraison de 17 millions de colis par mobilité active (marche, vélo), spécifiquement dans les ZFE-m désignées dans la convention;
- ADMA (8,2 M€ jusqu'à fin 2022) pour apporter une expertise nationale de la planification et la réalisation d'aménagements piétons ou cyclables.

- **Pour tous**

**Le programme CEE ADVENIR finance au travers de primes le déploiement d'infrastructures de recharge. Il est un des principaux dispositifs de financement des infrastructures de recharge du véhicule électrique en France. Il dispose d'une enveloppe budgétaire de 120 millions d'euros avec pour objectif de financer plus de 60 000 points de recharge d'ici fin 2023. Les cibles du programme sont :**

- le résidentiel collectif: Point de recharge individuel, Point de recharge partagé, Infrastructure collective en copropriété ;
- les entreprises et personnes publiques: Parking privé à destination de flottes et salariés, Parking privé à destination de flottes poids lourds, Parking privé ouvert au public, Parking privé ouvert au public jusqu'à 5 points de recharge et 36 kVA hors projet de réseau ;
- la voirie : point de recharge électrique sur la voirie, Point de recharge dédié aux 2 roues sur voirie ;
- les stations et hubs de recharge haute puissance ;
- la modernisation de point de recharge ouvert au public ;
- la Corse et l'Outre-Mer (zones non interconnectées).

## **B/ Exemples d'accompagnement par l'ADEME**

### **Le réseau des collectivités ZFE-m**

Cet espace collaboratif était initialement destiné aux collectivités lauréates de l'appel à projet Zones à Faibles Emissions (ZFE) de l'ADEME et aux collectivités signataires de l'engagement du 8 octobre 2018. Il a été depuis élargi à toutes les collectivités qui réfléchissent à la mise en place d'une ZFE qu'elles soient obligées ou non. Il vise à favoriser les échanges entre collectivités, entre les collectivités et l'Etat ainsi qu'à partager savoir-faire et connaissances. Il sert également de centre de ressources.

**Les actions mises en place dans le cadre d'une ZFE-m** par l'ADEME passent pour l'essentiel par le fonds des feuilles de route<sup>9</sup> si ces actions ne sont pas éligibles à un appel à projets de l'ADEME. A titre d'exemple, [l'appel à projets en faveur de la qualité de l'air « Aact'Air »](#) de l'ADEME peut financer des études à l'initiative de la collectivité dans la mesure où il ne s'agit pas d'une mise en conformité réglementaire

Ci-dessous est présentée une liste non exhaustive des exemples d'actions pouvant être

---

9

---

Pour répondre à la fois à la Commission Européenne et au Conseil d'État, à la demande du ministre de la Transition écologique, les préfets ont invité les collectivités territoriales à co élaborer des feuilles de route opérationnelles et multi-partenariales dans les territoires les plus touchés par la pollution atmosphérique. Ces feuilles de route complètent les plans de protection de l'atmosphère et définissent des actions qui renforcent les moyens mobilisés en faveur de la qualité de l'air dans tous les domaines d'activité, notamment : mobilité, chauffage résidentiel, urbanisme, agriculture, industrie, sensibilisation des acteurs.

prises en charge par l'ADEME pour venir en appui de la mise en place d'une ZFE-m. A titre informatif, les panneaux de signalisation ne sont pas éligibles.

### Investissement

- fonds de conversion de véhicules, conversion de véhicules en direct, dispositifs de contrôle ZFE-m avec la mise en place d'un système de liste blanche ... ;

### Etudes

Tout type d'étude allant au-delà du réglementaire pour développer une ZFE-m. Du fait de la LOM qui impose de faire une communication sur la ZFE-m, le soutien de l'ADEME pourra se faire sur la définition en amont d'une communication pertinente et efficace.

### Animation

- accompagnement d'un public très ciblé sur du changement de pratique (ex : opération type "X semaines sans ma voiture"), chargé de mission qui pourrait notamment accompagner la connaissance des dispositifs d'aide locaux et des solutions de mobilités présentes sur le territoire.

### Cas des particuliers

L'ADEME ne donne pas d'aide directement aux particuliers. L'aide aux fonds de conversion de véhicules ne s'adresse qu'aux TPE, PME, collectivités, associations car ces cibles ont parfois des véhicules très spécifiques dont elles sont plus "dépendantes" qu'un particulier.

En revanche, les aides relatives à l'animation peuvent indirectement servir aux particuliers.

## **C/ Exemples d'aides mises en œuvre par les collectivités**

### Aides financières :

La mairie de Paris propose des aides financières pour :

- les particuliers souhaitant s'équiper de vélo ou de 2 roues électriques de faible motorisation neufs et ceux renonçant à leur véhicule: aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique ou vélo ; participation à l'abonnement aux transports en commun. Le stationnement en surface est gratuit pour les véhicules électriques ou hybrides essence rechargeables

- les habitats collectifs parisiens: l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques ; la création d'abris vélos sécurisés.

- les professionnels : prime véhicules électriques/GNV ; aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique ; subvention pour l'achat d'un taxi hybride rechargeable ou électrique ; offre d'utilitaires électriques en libre-service ; développement d'un réseau de bornes de recharge diversifiées ; développement d'un réseau d'avitaillement en stations de gaz naturel pour véhicules.

<https://www.paris.fr/pages/lutte-contre-la-pollution-les-aides-a-la-mobilite-5373>

### PRECISION sur la surprime PAC ZFE-m

Depuis le 1<sup>er</sup> juin 2020, une personne physique ou morale éligible à la prime à la conversion (PAC) domiciliée (adresse indiquée sur le certificat d'immatriculation), habitant ou travaillant dans une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) telle que définie par l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales peut prétendre à une surprime de 1 000 € à condition que la collectivité ait accordé une aide similaire (article D.251-8-1 du code de l'énergie créé par décret n°2020-656 du 30 mai

2020 - art. 1).

Pour que le demandeur puisse en bénéficier, il faut qu'à la date de l'achat de son véhicule, la ZFE-m dont il dépend soit effective. La demande de PAC doit être faite effectuée sur le site télé-service dédié dans les 6 mois suivant la facturation ou le versement du premier loyer.

Pratiquement, les collectivités ayant sur leur territoire une ZFE-m et allouant une aide financière pour l'achat d'une voiture particulière, d'un véhicule utilitaire léger, d'une camionnette, d'un deux ou trois roues à moteur ou d'un quadricycle à moteur (si la puissance maximale nette du moteur est supérieure à 2 kilowatts dans ces deux derniers cas) transmettent l'arrêté de création de la ZFE-m et également le règlement de l'aide de la CT à la DREAL et à la DGEC afin que cette dernière en informe l'ASP (agence de services et de paiement).

Webinaire Qualité de l'air et mobilités, organisé par la DRIEAT et le MTE, mars 2022  
Les dispositifs de soutien disponibles pour les collectivités, les entreprises et les citoyens : <https://playback.livesize.com/#/publicvideo/7e6d904b-8d0b-46a8-9faf-746a0f6e417e?vcpubtoken=1e49a9df-9b88-4968-930a-8a635e5dcf4d>

## 9.2 - Dispositif de communication et de sensibilisation

### RECOMMANDATIONS

Communiquer est un point essentiel pour l'acceptation, l'appropriation et l'anticipation de la zone à faibles émissions mobilité. Peuvent être abordés différents sujets tels que la problématique de la qualité de l'air ou encore le fonctionnement du dispositif de restriction. Différents types d'acteurs peuvent également être visés tels que les professionnels de certains secteurs, les citoyens, les communes limitrophes, etc. La communication doit alors leur être adaptée (notamment concernant les moyens de diffusion).

Prévoir un plan de communication et de sensibilisation de tous les acteurs en amont de la mise en œuvre de la ZFE-m.

### EXEMPLES DE COMMUNICATION

#### L'État:

Le ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires met à disposition des documents et outils afin de communiquer et de sensibiliser à la problématique de la qualité de l'air, aux certificats qualité de l'air,...

- un kit de communication sur les certificats qualité de l'air est disponible sur le site dédié : <https://www.certificat-air.gouv.fr/fr/foire-aux-questions>
- la journée nationale de la qualité de l'air instaurée en 2015 et organisée annuellement le 14 octobre fait notamment connaître les solutions et les bonnes pratiques qui participent à la réduction des émissions de polluants dans tous les secteurs. Toutes les collectivités peuvent profiter de cette journée pour valoriser leurs actions : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/JNQA>

- des flyers, expositions sur la qualité de l'air sont à disposition sur le site du ministère de la Transition écologique : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques-publiques-reduire-pollution-lair#e5>

Exemples de sites Internet dédiés aux ZFE-m avec production de contenus :

- métropole du grand Paris: <https://www.zonefaiblesemissionsmetropolitaine.fr/>
- métropole de Strasbourg : <https://zfe.strasbourg.eu/>
- métropole de Lyon : <https://www.grandlyon.com/actions/zfe.html>
- métropole de Grenoble : <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/759-zone-a-faibles-emissions.htm>
- métropole de Toulouse : <https://www.toulouse-metropole.fr/missions/environnement/qualite-de-l-air/zone-a-faibles-emissions-mobilite>

### 9.3 - Panneaux d'affichage

Afin de matérialiser la ZFE-m, et de rendre l'information lisible pour les conducteurs, des panneaux de signalisation d'entrée et de sortie de zone doivent être installés. La ZFE-m doit être matérialisée par des panneaux routiers signalant son existence.

L'arrêté du 12 décembre 2018 relatif à **la modification de la signalisation routière a modifié l'article 4 de l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes en définissant par les panneaux B56 et B57, l'entrée et la sortie de la zone à faibles émissions mobilité et par le panneau M11d, les caractéristiques de la limitation d'accès ainsi que les catégories de véhicules dérogatoires** ».

L'arrêté du 13 juin 2022 relatif à la modification de la signalisation routière quant à lui introduit un nouvel article dans l'IISR (article 67-5 de la quatrième partie) qui:

- définit un ensemble de panneaux pour la signalisation avancée de la ZFE-m pour avertir l'usager qu'il va rencontrer une ZFE-m dans X mètres s'il continue dans telle direction (M9) ou s'il prend telle route (M10a);
- offre la possibilité de ne pas instaurer de signalisation entre deux ZFE-m contigües (ZFE-m multi-commune),
- permet la gestion des panneaux de la ZFE-m au niveau de l'agglomération et non des communes pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants

Ce nouvel article fait en effet la distinction entre une ZFE-m constituées par des arrêtés de maires de plusieurs communes contigües, et une ZFE-m prise par arrêté du président de la communauté d'agglomération.

*« Une zone à faibles émissions mobilités, définie conformément à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, reproduit à l'article L. 411-1 du code de la route, est annoncée par l'association d'un panneau B56 complété par un panneau M11d indiquant les caractéristiques de la limitation d'accès et, le cas échéant, par un ou plusieurs panneaux M11b indiquant les périodes durant lesquelles les restrictions s'appliquent. Cette signalisation est placée à chaque entrée de la zone.*

*Si toutes les catégories de véhicules prévues à l'article R. 318-2 du code de la route sont concernées par la limitation d'accès, le panneau M11d indique uniquement les certificats qualité de l'air des véhicules dérogatoires autorisés à entrer et circuler dans la zone. Si la limitation d'accès ne concerne que certaines catégories de véhicules, le panneau M11d indique les catégories interdites et les certificats qualité de l'air des véhicules dérogatoires. Les catégories de véhicules dont l'accès est restreint peuvent être*

mentionnées sur le panneau M11b.

Cet ensemble de signalisation peut être complété par un panneau M9z portant la mention « MULTI-COMMUNES » signifiant que les restrictions zonales s'étendent sur plusieurs communes contiguës, chacune ayant pris un arrêté de mise en place de ZFE-m. Il peut être complété par un panneau M9z portant la mention « RAPPEL » dans les cas où un rappel de zone s'avère utile.

Une signalisation avancée d'entrée de zone peut être réalisée au moyen de cet ensemble de signalisation, complété par le panneau de distance M1 et, le cas échéant, par un panneau d'identification M10a ou un panneau d'indications diverses M9.

Lorsque la ZFE-m a un statut supra-communal et s'applique sans discontinuité sur plusieurs communes, il n'est pas nécessaire de signaler la zone à chaque changement de commune, mais une signalisation de rappel est possible. L'ensemble de signalisation ne doit pas contenir la mention « MULTI-COMMUNES ».

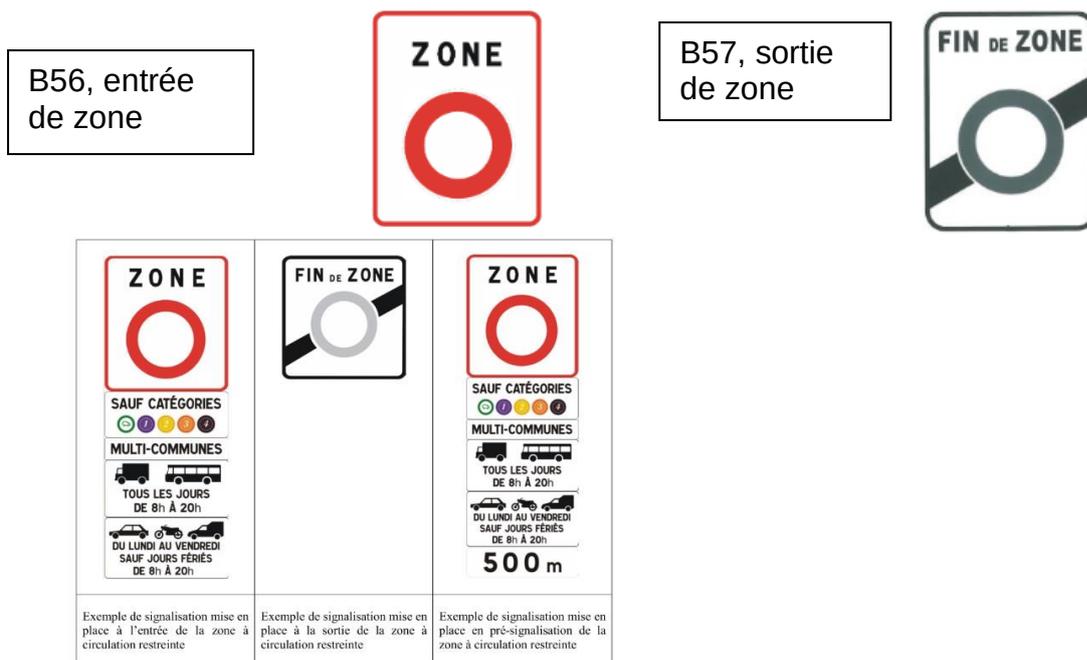
Lorsque la ZFE-m est constituée par agrégat de plusieurs ZFE-m communales, instaurant des restrictions de circulation identiques et contiguës, il est possible d'ajouter à l'ensemble de signalisation un panneau avec la mention « MULTI-COMMUNES » permettant d'implanter la signalisation d'entrée et de sortie de ZFE-m uniquement en périphérie. A défaut de cette mention, une signalisation d'entrée ou de rappel doit être positionnée à chaque entrée de commune.

La signalisation de sortie d'une ZFE-m est assurée par un panneau B57. »

Les panneaux doivent être implantés selon la réglementation définie par l'arrêté du 22 octobre 1963, appelée instruction interministérielle sur la signalisation routière (ISRR).

### Dans quels cas un arrêté d'expérimentation de signalisation d'une ZFE-m est-il nécessaire ?

- la signalisation utilisée n'est pas dans l'ISRR. Il peut s'agir soit de panneaux qui n'existent pas dans l'ISRR, soit de panneaux qui existent dans l'ISRR mais dont leur assemblage n'est pas prévu dans l'ISRR. Par exemple, l'assemblage de panneaux B56, M11d, M1 et M9z, utilisé pour la signalisation avancée de la ZFE-m de Reims, n'est pas prévu dans l'ISRR.





**M11d (exemple)**

associé au panneau B56, il précise les caractéristiques de la limitation d'accès (catégories et classes des véhicules au sens des articles R. 311-1 et R. 318-2 du code de la route) ainsi que les catégories de véhicules dérogoatoires.

Toute collectivité souhaitant prendre un arrêté d'expérimentation doit donc contacter la direction générale des infrastructures, des transports, et des mobilités (TEDET, Direction transition écologique, de la doctrine et de l'expertise technique).

1) La demande d'expérimentation doit être adressée conjointement aux ministères de l'Intérieur et de la Transition écologique et de la cohésion des territoires aux adresses suivantes :

<b>Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires,</b>	<b>Ministère de l'Intérieur</b>
<p>Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités</p> <p>DGITM/DMR/ TEDET Tour Séquoia 92 055 La Défense cedex</p> <p>Boîte e-mail fonctionnelle :</p> <p>tedet.dmr.dgitm@developpement-durable.gouv.fr</p>	<p>Délégation à la Sécurité routière</p> <p>SDPUR/BSC Place Beauvau 75 800 Paris Cedex 08</p> <p>Boîte e-mail fonctionnelle :</p> <p><a href="mailto:bsc-sdpur_dsr@interieur.gouv.fr">bsc-sdpur_dsr@interieur.gouv.fr</a></p>

2) Le dossier dépend de l'objet de l'expérimentation mais il est généralement constitué de :

- ✓ une notice de présentation du projet avec tous les éléments nécessaire à sa compréhension ;
- ✓ un rappel du besoin à satisfaire (description du projet de ZFE-m et de son périmètre, les axes identifiés, ...);
- ✓ la description de l'équipement ou du dispositif de signalisation à expérimenter ;
- ✓ un plan localisant les lieux d'implantation ainsi que des photos de leur environnement ;
- ✓ la liste des écarts à la réglementation ;
- ✓ les plans du projet (synoptiques, tracés en plan avec la signalisation et les équipements, ...);
- ✓ la présentation du dispositif d'évaluation.

Enfin, il est recommandé au demandeur de transmettre un pré-dossier avant sa finalisation définitive.

**RECOMMANDATIONS**

Mettre en place des panneaux lisibles pour faciliter l'information à l'utilisateur. Cela est plus aisé si les règles de la ZFE-m sont simples.

Pour éviter que le périmètre d'une ZFE-m entraîne des difficultés techniques majeures dans le guidage du trafic de transit vers des itinéraires alternatifs, et pour limiter d'autre part le recours à un arrêté d'expérimentation, il est souhaitable d'associer très tôt les

services de la TEDET à la réflexion des collectivités surtout quand elles souhaitent inclure un ou plusieurs tronçons de réseau routier structurant pour le trafic de transit dans le périmètre de leur ZFE-m.

## 9.4 - Ouverture des données pour informer les usagers

Afin d'assurer la bonne visibilité de la ZFE-m dans des applications de mobilité comme Google Maps ou TomTom, il est nécessaire de publier des données ouvertes respectant certains standards.

Le **point d'accès national** aux données de mobilité, [transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr) propose un schéma national de données permettant de créer une base nationale des ZFE-m. Cette base nationale est utilisée par de nombreux acteurs publics comme privés.

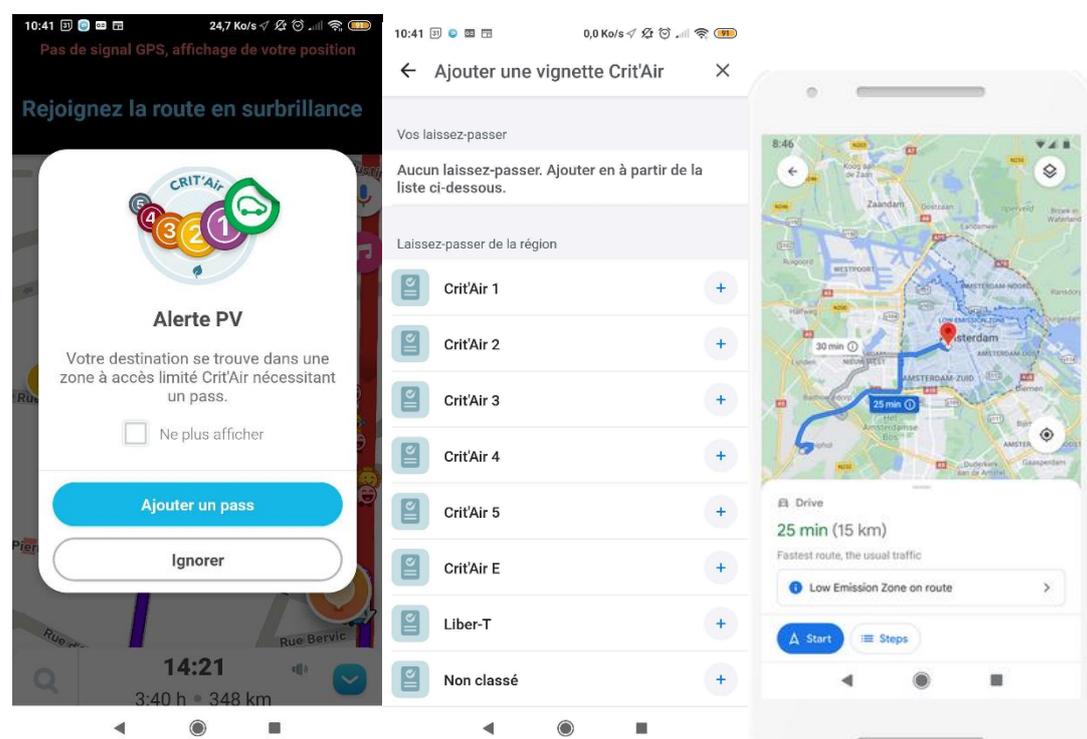
### Produire mes données

Le modèle de données a été élaboré en concertation avec plusieurs métropoles (Paris, Lyon, Grenoble, Rouen, Montpellier, Toulouse...) et des réutilisateurs (TomTom, DRIEA, GRTGaz, Total...). Il est disponible sur le site [schema.data.gouv.fr](https://schema.data.gouv.fr).

En cas de difficulté dans la production des données, l'équipe du point d'accès national est joignable à cette adresse : [contact@transport.beta.gouv.fr](mailto:contact@transport.beta.gouv.fr).

### Publier mes données

Une fois produites par et sous la responsabilité, la collectivité, les données doivent être publiées sur le site [data.gouv.fr](https://data.gouv.fr). Ces données seront automatiquement intégrées à la base nationale ZFE-m et pourront être utilisées par de nombreux réutilisateurs.



Exemple de l'application Waze

Preview de Google Maps

# CONCLUSION

Les retours d'expériences cités dans ce guide montrent que la réussite de la mise en œuvre d'une ZFE-m qui restreint la circulation des véhicules les plus polluants nécessite la prise en compte de plusieurs aspects :

— les spécificités locales (caractéristiques sociales, activités économiques du territoire, population/entreprises et parcs de véhicules associés, infrastructures et aménagements existants ou à venir, etc.). La connaissance de l'état initial et les études prospectives sont essentielles pour la mise en place d'une ZFE-m pertinente ;

— un temps d'adaptation suffisant et des interdictions progressives, tout en cherchant à réduire les émissions atmosphériques dans les délais les plus courts possibles ;

— des mesures d'accompagnement ;

— des échanges au niveau local, une implication de tous les acteurs du territoire (notamment les collectivités voisines potentiellement impactées) ;

— une communication suffisante et adaptée ;

— un service d'accompagnement pour les citoyens notamment lors de la mise en place du dispositif

# ANNEXE

## Synthèse des références utiles

— Arrêté n° 2021P110297 du 28 mai 2021 instaurant une zone à faibles émissions mobilité <https://cdn.paris.fr/paris/2021/05/28/23fb2b69cfa451a4e517f1bc6e3001b7.pdf>

❖ **Exemples de sites Internet de collectivités dédiés aux ZFE-m** avec production de contenus de communication :

- métropole du grand Paris : <https://www.zonefaiblesemissionsmetropolitaine.fr/>
- métropole de Strasbourg : <https://zfe.strasbourg.eu/>
- métropole de Lyon : <https://www.grandlyon.com/actions/zfe.html>
- métropole de Grenoble : <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/759-zone-a-faibles-emissions.htm>
- métropole de Toulouse : <https://www.toulouse-metropole.fr/missions/environnement/qualite-de-l-air/zone-a-faibles-emissions-mobilite>

– Communication sur les vignettes Crit’Air :

<http://www.grenoble.fr/938-certificat-qualite-de-l-air.htm>

❖ **Retours d’expérience européen**

Il existe en Europe plus de 250 dispositifs de type ZFE-m appelées aussi « *Low Emission Zones* » (LEZ).

Une soixantaine de villes allemandes ont, depuis 2008, introduit des LEZ basées sur un système de vignettes similaire aux certificats qualité de l’air. La zone du Grand Londres couvre la totalité de la métropole britannique sur plus de 1500 km<sup>2</sup>. A Lisbonne, grâce à la LEZ, la concentration de PM<sub>10</sub> a diminué de 16 % en moyenne entre 2011 et 2012, ce qui a permis de passer en deçà des plafonds réglementaires.

— Description et cartographie de toutes les LEZ européennes

<http://www.urbanaccessregulations.eu/>

— Retour d’expériences des zones à faibles émissions de nos voisins européens sur le site de l’ADEME <http://www.ADEME.fr/zones-a-faibles-emissions-low-emission-zones-lez-a-travers-leurope>

❖ **Autres études, guides**

— Les villes « respire » de demain du Réseau Action Climat France

*Cette publication présente les nouveaux leviers d’actions qui existent et sont à disposition des collectivités locales pour mieux réguler l’usage des véhicules motorisés.*

<https://reseauactionclimat.org/publications/repenser-mobilite-urgence-climatique-sanitaire/>

— Cahier ressources à l'usage des collectivités : « Développer les modes actifs sur les territoires étape par étape », avril 2016 <http://www.ADEME.fr/developper-modes-actifs-territoires-etape-etape>

— Étude de projet pour un centre de distribution urbaine (CDU) au centre de Paris <http://www.ADEME.fr/etude-projet-centre-distribution-urbaine-cdu-centre-paris>

#### ❖ Informations portant sur les véhicules

— Étude sur les méthodes de caractérisation des parcs locaux de véhicules dans le cadre de mesures en faveur de la qualité de l'air <http://www.ADEME.fr/etude-methodes-caracterisation-parcs-locaux-vehicules-cadre-mesures-faveur-qualite-lair>

— Outil de simulation de l'impact de scénarios de ZFE-m du CITEPA et de l'ADEME <https://librairie.ademe.fr/air-et-bruit/1791-simulateur-de-l-impact-sur-les-emissions-polluantes-de-scenarios-de-zones-a-faibles-emissions-mobilite-zfe-m.html>

— Site du Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV) de l'Agence Nationale des Titres Sécurisés. Pour réalisation d'une demande d'habilitation et d'agrément, validée par la Préfecture et la Trésorerie Générale, donne lieu à la signature d'une convention en préfecture. Elle vous permet d'accéder aux systèmes sécurisés SIV. <https://habilitation-siv.interieur.gouv.fr/apd-map-ppl/apd/accueil>

— Commission nationale de l'informatique (CNIL) <https://www.cnil.fr/>

— Données statistiques du service de la donnée et des études statistiques (SDES) du ministère en charge de la Transition écologique

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports> Le site présente des chiffres sur le parc des véhicules routiers en France et par département et met à disposition une application de visualisation des données qui permet d'explorer les performances environnementales des véhicules de chaque ZFE-m et de quantifier précisément la part des véhicules susceptibles d'être concernés par une mesure d'interdiction de circulation.

— Aides de l'État pour le renouvellement de véhicules moins polluants <https://www.primealaconversion.gouv.fr>

<https://j echangemavoiture.gouv.fr/jcmv/>

— SECTEN Données relatives aux émissions nationales de polluants atmosphériques mises en ligne chaque année par le CITEPA <https://www.citepa.org/fr/activites/inventaires-des-emissions/secten>

#### • Site Internet de commande des certificat qualité de l'air (CQA) : vignette Crit'Air

Ce site permet :

— de réaliser une simulation, de commander son certificat (paiement par carte de crédit et Paypal), de suivre sa commande faite en ligne, -de répondre aux questions les plus fréquentes, de disposer d'un kit de communication (visuels, flyers, vidéos de présentation et d'application de la vignette...),

- d'avoir un espace de commande plus simple pour les flottes de véhicules
- d'avoir un espace pour les véhicules étrangers (interface en anglais et allemand)
- etc.

<https://www.certificat-air.gouv.fr/fr/>



### **Panneaux de signalisation pour indiquer l'entrée et la sortie d'une ZFE-m**

[Arrêté du 12 décembre 2018 relatif à la modification de la signalisation routière.](#)

#### ❖ **Communication sur la qualité de l'air du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires**

- Le bilan qualité de l'air <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-de-la-qualite-de-lair-exterieur-en-france-en-2020>

- [La plaquette infographie « Mieux respirer : c'est ça l'idée ! »](#) - [La plaquette infographie « Agir dans tous les secteurs »](#) - [La plaquette « Agir pour la qualité de l'air – Le rôle des collectivités »](#) - [Le flyer Crit'Air](#)

#### ❖ **Etude d'opportunité ZFE-m**

Webinaire Étude d'opportunités du 1<sup>er</sup> juillet 2021 - Déploiement des Zones à Faibles Émissions Mobilité en Auvergne-Rhône-Alpes -

<https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/deploiement-des-zones-a-faibles-emissions-mobilite-a19902.html>

Plaquette - Éléments de réflexion sur la création d'une ZFE-m : [http://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/2021\\_02\\_plaquette\\_collectivites\\_projet\\_etude\\_opportunit\\_e\\_zones\\_faibles\\_emissions\\_seclat-1.pdf](http://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/2021_02_plaquette_collectivites_projet_etude_opportunit_e_zones_faibles_emissions_seclat-1.pdf)

#### ❖ **Webinaire Qualité de l'air et mobilités, organisé par la DRIEAT et le MTE, mars 2022**

Les dispositifs de soutien disponibles pour les collectivités, les entreprises et les citoyens : <https://playback.lifesize.com/#/publicvideo/7e6d904b-8d0b-46a8-9faf-746a0f6e417e?vcpubtoken=1e49a9df-9b88-4968-930a-8a635e5dcf4d>

## Étude d'opportunité ZFE-m – LIGNES DIRECTRICES

### ÉTAPE Diagnostic À l'échelle de l'EPCI

#### Questionnements préalables sur la démarche PCAET

- examen des possibilités d'atteinte des objectifs du PREPA avec le diagnostic et le plan d'action PCAET
- identification des actions du PCAET dans le domaine de la mobilité. Sont-elles suffisantes ou non ? , dans quelles conditions le dispositif ZFEm permettrait-il de contribuer à l'atteinte des objectifs du territoire ?

#### Diagnostic Air

Situation du territoire en matière de qualité de l'air avec mise en évidence du poids du transport routier (part du trafic routier dans les émissions de NOx et PM),

- qualification des secteurs sources de pollution motorisée (Infrastructures routières ou proximité du territoire vis à vis de nœuds ou corridors de transport) et les secteurs à enjeux particuliers d'amélioration de la qualité de l'air
- inventaire des procédures en faveur de la qualité de l'air (abaissement des vitesses par exemple) déjà proposées sur certains tronçons
- inventaire des données d'exposition de la population (et évolution du nombre de personnes exposées) en fonction de la concentration en NO2 et localisation des établissements recevant du public vulnérable à la pollution atmosphérique, dont ceux à proximité d'axes majeurs ou de zones de congestion,

#### Diagnostic Mobilité

Caractérisation de la mobilité sur le territoire et des véhicules utilisés à partir des données disponibles (+ valorisation PDU) :

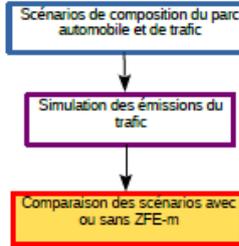
- offre alternative à la voiture,
- parc statique : véhicules motorisés, estimation du nombre de véhicules par ménage...
- analyse dynamique : nature et origine des déplacements routiers sur le territoire (interne/externe), répartition modale des déplacements
- analyse/caractérisation des flux domicile/travail, enquête ménage (si disponible), enquête mobilité des personnes, caractérisation de la mobilité professionnelle,
- caractériser les publics cibles d'une éventuelle ZFE-m (ménages dépendants de l'automobile dans leurs déplacements et ancêtres des véhicules, ménages en situation de vulnérabilité énergétique, entreprises du territoire ayant une activité importante de transport)

#### Conclusion des diagnostics

- quels secteurs potentiels pour le déploiement d'une ZFE-m ?
- positionnement du territoire face aux enjeux de qualité de l'air (respect des normes QA, respect des objectifs en émissions, exposition des populations et ERPV sur le territoire)
- comment envisager un dispositif ZFE-m dans un cadre plus global d'impact sanitaire et de bénéfices environnementaux ?
- lien entre qualité de l'air/mobilité locale/perspectives : opportunité d'une ZFE-m et/ou renforcement/développement d'actions mobilité

### ÉTAPE Scénario et impact quelles mesures de restriction

#### Démarche



#### Un outil Simulateur à disposition des collectivités :

« Simulateur ZFE-m de l'impact sur les émissions polluantes de scénarios de Zones à Faibles Emissions Mobilités »

Cet outil permet de simuler l'impact de scénarios de ZFE-m sur les émissions polluantes du transport routier dans des zones urbaines en fonction de la composition du parc de véhicules selon 7 groupes de véhicules et d'hypothèses de renouvellement de parc. Il est destiné à faciliter la réflexion menée par les autorités responsables de la mise en œuvre des ZFE-m

L'outil est téléchargeable sur le site de l'ADEME :

<https://bibrairie.ademe.fr/air-et-bruit/1791-simulateur-de-l-impact-sur-les-emissions-polluantes-de-scenarios-de-zones-a-faibles-emissions-mobilit-zfe-m.html>

#### Intérêt d'une ZFE-m : évaluation de la pertinence d'une ZFE-m au regard des objectifs du plan d'actions QA du PCAET

- la ZFE-m entraîne-t-elle une possibilité de report modal compte-tenu de l'offre existante ou prévue ?
- quels impacts possibles pour la collectivité : besoin d'évaluer la pertinence de prévoir un accompagnement des ménages et des entreprises pour le renouvellement des véhicules
- acceptabilité de la population et des milieux économiques : quelles conditions à prévoir (bénéfices environnementaux et sanitaires)

### Ressources

#### Données disponibles :

(Ouvrir un navigateur puis appuyer sur Ctrl puis Clic gauche pour activer les liens)

Point d'accès national aux données de transport : <https://transport.data.gouv.fr/> (Dont données SDES pour EPCI et communes)

Enquête nationale mobilité des personnes 2018-2019 - premiers résultats <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-français-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilité-des-personnes?rubrique=60&docId=1345>

Données transports : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports>

– Qualité de l'air : Fiche territoriale Atmo par EPCI

#### – Autres ressources

- Données INSEE (migrations alternantes...)
- Insee - Institut national de la statistique et des études économiques
- Enquêtes ménages/déplacements
- Données PDU et PLU
- Portraits de territoire (Consulter DOT)

#### Bibliographie :

Guide ZFE-m Haut de France [https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021\\_02\\_plaquette\\_collectivites\\_projet\\_etude\\_opportunit%C3%A9\\_zones\\_faibles\\_emissions\\_social\\_1.pdf](https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021_02_plaquette_collectivites_projet_etude_opportunit%C3%A9_zones_faibles_emissions_social_1.pdf)

#### Partenaires et contacts :

- DREAL/ODT
- CEREMA
- ATMO

# INDEX

---

## A

ADEME, agence de la transition écologique .... 11, 21, 22, 39, 40, 47, 48

---

## C

CGCT, code général des collectivités territoriales 4, 5, 6, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 34  
CQA, certificat qualité de l'air ..... 4, 16, 17, 21, 22, 29, 48

---

## D

DREAL, direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement ..... 13, 22, 41

---

## E

EPCI, établissement public de coopération intercommunale ..... 4, 10, 12, 13, 14, 15, 18, 20, 23, 28, 34, 36

---

## L

LOM, loi d'orientation des mobilités... 5, 10, 12, 17, 23, 31, 34, 40

---

## N

NO<sub>2</sub>, dioxyde d'azote ..... 9, 12, 21

---

## P

PCAET, plan climat-air-énergie territorial ..... 10, 20, 23  
PPA, plan de protection de l'atmosphère 4, 10, 18, 20, 21, 23

---

## S

schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ..... 5, 6, 7, 17, 18  
SDIRVE ..... 5, 6, 7, 11, 17  
SIV, système d'immatriculation des véhicules ..... 21, 35, 48

---

## V

VP, véhicule particulier ..... 25, 26, 33  
VUL, véhicule utilitaire léger ..... 25, 26, 33, 41

---

## Z

ZAS, zone administrative de surveillance ..... 13, 18  
ZCR, zone à circulation restreinte ..... 16, 19, 27, 28, 33



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction générale de l'Énergie et du Climat  
Service du climat et de l'efficacité énergétique  
Sous-direction de l'efficacité énergétique et de la qualité de l'air  
Bureau de la qualité de l'air

## GUIDE D'ACCOMPAGNEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE D'UNE ZFE-M Zone à faibles émissions mobilité

Mise à jour le 6 juillet 2022

[www.ecologie.gouv.fr/](http://www.ecologie.gouv.fr/)  
246 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris