

A22/56 Affichage du 28/01 au 28/03/2022

ARRETE METROPOLITAIN

**ARRETE PORTANT  
CREATION D'UNE ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE  
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE NICE**

**LE PRESIDENT DE LA METROPOLE DE NICE COTE D'AZUR**

**VU** la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,

**VU** la directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques,

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment les Articles L.2212-2, L.2213-1, L.2213-2, L.2213-4, L.2213-4-1, L.2213-4-2, L.2214-3, L.2512-14 et R.2213-1-0-1 à R.2213-1-0-3,

**VU** le Code de la Route, et notamment les articles L.110-3, R.311-1, R.318-1, R.318-2, R.411-1, R.411-8 et R.433-1, R.411-25 et R.433-1,

**VU** le Code de l'action sociale et des familles, et notamment son article L241-3,

**VU** le Code Pénal, notamment l'article R610-5,

**VU** la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite loi LOM, qui encadre la mise en place des Zones à Faibles Emissions sur le territoire français, et notamment son article 86,

**VU** la loi n°2019-289 du 23 mars 2020 de finances rectificative pour 2020 et notamment son article 6,

**VU** la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "loi Climat et Résilience", qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie françaises, et qui a transféré aux présidents des intercommunalités, le pouvoir de police ZFE-m,

**VU** le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air,

**VU** le décret n°2017-949 du 10 mai 2017 fixant les objectifs nationaux de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques en application de l'article L.222-9 du code de l'environnement,

VU le décret n°2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faible émission mobilité,

VU le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation,

VU l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules,

VU 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,

VU le Plan d'Action pour la Qualité de l'Air, incluant l'étude justifiant la création d'une zone à faibles émissions établie conformément aux dispositions des articles L2213-4-1 et R 2213-1-0-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, joint au présent arrêté,

VU les avis recueillis dans le cadre de la consultation s'étant déroulée du 15 septembre au 15 novembre 2021 conformément aux dispositions des articles L2213-4-1 et R2213-1-0-1 du Code Général des Collectivités Territoriales,

VU la mise en consultation des projets de Plan d'Action Qualité de l'Air et d'arrêté de ZFEm auprès des communes membres de la Métropole, en date du 14 septembre 2021, pour lesquels aucune d'entre elles ne s'est opposée,

VU la mise en consultation et les avis des autorités organisatrices de la mobilité dans la zone et leurs abords, les gestionnaires de voirie, à savoir la Métropole de Nice Côte d'Azur et le Département des Alpes Maritimes,

VU la consultation et les avis des Chambres consulaires et parties prenantes concernées, à savoir, la Région Sud, le Conseil Départemental, la Direction Départementale du Territoire et de la Mer, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement PACA, le Centre Hospitalier Universitaire de Nice, l'Observatoire Régional de la Santé PACA l'ADEME Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, l'Agence Régionale de Santé PACA, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, la Chambre d'Agriculture, la Société Nationale des Chemins de Fer, Réseau Ferré de France, la Fédération Nationale des Transports Routiers des Alpes-Maritimes, l'Union des Entreprises Transport et Logistique de France, l'Union des Entreprises Transports Méditerranée, la CAPEB (syndicat patronal de l'artisanat du bâtiment), l'Union Pour l'Entreprise 06, Transports NJS, la Fédération des Motards de France, la Fédération Française des Motards en Colère, l'Association Esprit Motards 06, la Fédération Française des Véhicules d'Epoque, l'Automobile Club de Nice, la Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle,

VU la consultation et l'avis favorable en date du 15 novembre 2021 de Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes,

VU la délibération du Conseil métropolitain du 16 décembre 2021, approuvant le Plan d'Action de la Qualité de l'Air PAQA incluant la mise en œuvre d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFEm), joint au présent arrêté,

**Considérant** que la pollution de l'air est un enjeu majeur de santé publique,

**Considérant** le caractère cancérigène de la pollution atmosphérique établi par le Centre international de recherche sur le cancer de l'Organisation Mondiale de la Santé,

**Considérant** les conclusions du rapport « données relatives aux aspects sanitaires de la pollution atmosphérique » remis par l'OMS à la Commission européenne en juillet 2013 dans la cadre de la révision de la directive 2008/50/CE sur le lien entre l'exposition au dioxyde d'azote et des effets néfastes sur la santé à court terme,

**Considérant** le lien entre l'exposition aux oxydes d'azote et particules fines, et les effets néfastes sur la santé,

**Considérant** les mises en demeure adressées à la France par la Commission européenne les 23 novembre 2009 et 21 février 2013 pour dépassement des seuils maximaux de concentration de particules fixés par la directive 2008/50/CE,

**Considérant** l'arrêt n° C-404/13 rendu par la Cour de justice de l'Union européenne le 19 novembre 2014 jugeant que le respect des valeurs limite de dioxyde d'azote dans l'atmosphère constitue une obligation de résultat pour les Etats membres,

**Considérant** l'arrêt n° C-636/18 rendu par la Cour européenne le 24 octobre 2019, condamnant la France pour avoir dépassé de manière systématique et persistante la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010 et violant de ce fait la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 relative à la qualité de l'air ambiant,

**Considérant** que le 30 octobre 2020, la Commission européenne a décidé de saisir la Cour de Justice de l'Union européenne d'un recours contre la France relatif à la mauvaise qualité de l'air due à des niveaux élevés de particules (PM<sub>10</sub>),

**Considérant** que, depuis 2019, les niveaux de pollution de l'air ne dépassent plus les normes européennes, sur le périmètre de la Métropole Nice Côte d'Azur, et plus particulièrement sur la ville de Nice,

**Considérant** que, depuis l'arrêt du 10 juillet 2020 du Conseil d'Etat, la zone administrative de surveillance de la qualité de l'air dénommée « Nice », composée de 66 communes du littoral azuréen incluant 17 communes de la métropole de Nice Côte d'Azur, n'est plus incluse dans la liste des zones entrant dans le champ du contentieux du Conseil d'Etat contre l'Etat français pour manquement au respect de la directive européenne sur la qualité de l'air,

**Considérant** que la Loi d'Orientation des Mobilités susvisée oblige toutefois aux agglomérations ayant enregistré des dépassements des niveaux européens pendant 3 années durant les 5 dernières années entre 2015 et 2019, à mettre en œuvre une Zone à Faibles Emissions Mobilité (ZFEm),

**Considérant** que les Zones à Faibles Emissions Mobilité (ZFEm) ont déjà été adoptées par plus 220 villes ou métropoles européennes, et reconnues comme particulièrement efficaces pour réduire les émissions de polluants, en accompagnement d'autres actions de mobilité,

**Considérant** que la ZFEm complète la politique de la Métropole de Nice Côte d'Azur en faveur des nouvelles mobilités, notamment dans le cadre de l'actualisation du schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2040 qui comprend notamment le renforcement des transports en commun, des mobilités propres, du renouvellement des parcs captifs, et de l'offre d'intermobilité,

**Considérant** que la ZFEm vise à améliorer la pollution de l'air en accélérant le retrait progressif des véhicules les plus polluants et à créer une zone plus apaisée,

**Considérant** les multiples avantages générés par l'existence d'une ZFEm, notamment en termes de baisse de concentration de polluants, d'exposition de la population, d'amélioration de la qualité de vie, d'attractivité du territoire mais aussi de réduction des nuisances sonores,

**Considérant** que la mise en place d'une ZFEm est incluse dans les actions du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, du Plan Climat 2025 métropolitain (PCAET), ainsi que dans le Plan d'Action de la Qualité de l'Air (PAQA),

**Considérant** que les véhicules lourds de transport de marchandises sont responsables d'une part des émissions de polluants et des gaz à effet de serre des transports routiers sur le territoire de la Métropole,

**Considérant** qu'un certain nombre d'études disponibles, concernant la qualité de l'air et la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux projets de mobilité portés par la Métropole, ont été conduites, permettant d'évaluer le périmètre et l'impact d'une ZFEm,

**Considérant** que le dossier de Plan d'Action Qualité de l'Air incluant le projet de ZFEm, soumis à délibération le 16 décembre 2021, disponible sur le site internet de la Métropole, et joint au présent arrêté, détaille les études de qualité de l'air et estime une réduction globale des émissions de 30 à 50% sur le périmètre concerné, en fonction des polluants considérés, prenant en compte toutes les actions de mobilité mises en œuvre,

**Considérant** qu'au regard de l'objectif poursuivi d'amélioration significative de la qualité de l'air ambiant, il apparaît souhaitable de restreindre dans un premier temps la circulation des véhicules lourds les plus polluants, puis d'élargir la mesure dans un second temps aux véhicules utilitaires légers et aux véhicules légers des particuliers,

**Considérant** la nécessité d'adopter une mise en place graduée de mesures de restrictions de circulation afin de permettre une transition progressive du parc de véhicules vers des catégories moins polluantes,

**Considérant** que les investissements nécessaires pour la mise aux normes de certains types de véhicules nécessitent un délai pour la prise en compte des nouvelles mesures par les professionnels,

**Considérant** que les mesures de restriction de circulation des véhicules les plus polluants, ainsi que les mesures d'accompagnement, associées au plan de lutte contre la pollution atmosphérique locale liée au trafic routier ont donné lieu à concertation avec les représentants des professionnels et les Chambres consulaires,

**Considérant** qu'il résulte de ces concertations qu'une progressivité temporelle des restrictions sans limitation horaire peut permettre d'atteindre les objectifs fixés tout en permettant aux acteurs de disposer de délais nécessaires pour s'y adapter,

**Considérant** que le projet a fait l'objet d'une campagne d'information locale portant à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre,

**Considérant** que la ZFEm est compatible avec les périmètres inclus dans le Plan d'urgence Transport des Alpes-Maritimes, régissant les dispositions de restriction de la circulation en cas d'épisodes de pics de pollution,

**Considérant** que l'étude réglementaire portant sur la ZFE, incluse dans le PAQA joint au présent arrêté, a déterminé la zone concernée, présente en annexe, qui s'étend sur la Promenade des Anglais, le Quai des Etats-Unis, le Quai Rauba Capeu et l'hyper-centre de la ville de Nice,

## ARRETE

### Article 1:

➤ **A compter du 31 janvier 2022, 24h sur 24 et 7 jours sur 7 :**

Une zone à faibles émissions mobilité est créée, pour une durée initiale de 3 ans, sur la commune de Nice, sur la Promenade des Anglais (commençant Avenue des Grenouillères, finissant Avenue Max Gallo), le Quai des Etats Unis (commençant Avenue Max Gallo / finissant quai Rauba Capeu), le Quai Rauba Capeu (commençant Quai des Etats Unis / finissant rue de Foresta) mais également dans l'hypercentre de la ville de Nice dans un périmètre constitué des voies suivantes : au sud la Promenade des Anglais incluse, au Nord la voie Mathis non incluse, à l'Est, le Boulevard Carabacel non inclus et l'Avenue Désambrois non incluse, et à l'Ouest, le Boulevard Grosso non inclus,

Sont inclus également les barreaux de voies débouchant sur le périmètre et n'offrant pas d'échappatoire aux véhicules non autorisés s'y engageant,

Le plan figurant en annexe du présent arrêté précise les voies incluses dans la Zone à Faibles Emissions Mobilité.

**Sur ces périmètres sont exclus :**

de la circulation et du stationnement, uniquement les véhicules à moteur **«non classés» et classés CRIT'AIR 5**, conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé, conçus et construits pour le transport de marchandises ayant au moins quatre roues, dont poids maximal est supérieur à 3,5 tonnes (catégories N2 et N3), ainsi que les autobus et autocars, définis à l'article R311-1 du code de la route,

➤ **A compter du 1er janvier 2023, 24h sur 24 et 7 jours sur 7 :**

**Sur ces périmètres sont exclus :**

- de la circulation et du stationnement, uniquement les véhicules à moteur **«non classés» et classés CRIT'AIR 5 et CRIT'AIR 4**, conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé, conçus et construits pour le transport de marchandises ayant au moins quatre roues, dont poids maximal est supérieur à 3,5 tonnes (catégories N2 et N3), ainsi que les autobus et autocars, définis à l'article R311-1 du code de la route,
- cette interdiction sera étendue uniquement aux voitures et véhicules utilitaires légers (catégorie N1), **« non classés » et classés CRIT'AIR 5**.

➤ **A compter du 1er janvier 2024, 24h sur 24 et 7 jours sur 7 :**

**Sur ces périmètres sont exclus :**

- de la circulation et du stationnement, uniquement les véhicules à moteur **«non classés» et classés CRIT'AIR 3, 4 et 5**, conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé, conçus et construits pour le transport de marchandises ayant au moins quatre roues, dont poids maximal est supérieur à 3,5 tonnes (catégories N2 et N3), ainsi que les autobus et autocars, définis à l'article R311-1 du code de la route,
- de la circulation et du stationnement, uniquement les voitures et véhicules utilitaires légers (catégorie N1), **qui sont « non classés », classés CRIT'AIR 5 et CRIT'AIR 4**.

Les restrictions sur les itinéraires de délestage du réseau routier national, pré-identifiés dans les plans de gestion de trafic ou dans les dossiers d'exploitation sous chantier, seront levées lorsqu'il sera nécessaire de les mettre en œuvre.

**Article 2 :**

La mesure instaurée à l'article 1er **ne s'applique pas :**

- aux véhicules d'intérêt général prioritaire suivants tels que définis au 6.5, de l'article R311-1 du code de la route et de l'article D511-10 du code de la sécurité Intérieure :
  - o véhicule des services de police nationale et municipale, de gendarmerie nationale, des douanes, des services d'incendie et de secours et des unités militaires investies à titre permanent des missions de sécurité civile, d'intervention des services de déminage de l'Etat, 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 ;

- aux véhicules du ministère de la défense ;
- aux véhicules portant une carte mobilité inclusion comportant la mention "stationnement pour les personnes handicapées" prévue par l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées prévue par l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ;
- aux véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions ;
- aux convois exceptionnels visés à l'article R433- 1 du code la route munis d'une autorisation ;
- aux véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'État pour le contrôle de son véhicule munis de la convocation.

### Article 3 :

- La mesure instaurée à l'article 1er **ne s'applique pas** aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection »,
- La mesure instaurée à l'article 1er **ne s'applique pas** aux deux roues, tricycles et quadricycles à moteur.

### Article 4 :

De manière temporaire et individuelle, les règles instaurées à l'article 1 ne s'appliquent pas, à titre dérogatoire, aux véhicules placés dans les situations désignées ci-après.

Ces dérogations temporaires à caractère individuel sont délivrées sur demande expresse du propriétaire ou du conducteur auprès de l'administration, qui doit justifier de sa situation en joignant toutes les pièces nécessaires. Ces dérogations sont accordées pour une durée de douze (12) mois maximum et peuvent être renouvelées deux fois sur demande expresse à l'exception des véhicules concernés par l'alinéa a).

Sont éligibles à une dérogation temporaire à caractère individuel :

- a) En raison de très longs délais de livraison (véhicule spécifique, tension d'approvisionnement au regard de la pénurie mondiale de certains composants...), les véhicules utilisés pouvant justifier de l'achat de véhicules de remplacement dont les délais de livraison sont importants.
- b) En raison de caractéristiques très particulières et indispensables à certaines activités, les véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air (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 sont indispensables et de conception très spécifique.

**Toute demande de dérogation individuelle doit être adressée par courrier au siège de la Métropole ou par courriel à l'adresse « [air.nca@nicedazur.org](mailto:air.nca@nicedazur.org) ».**

Les dossiers seront étudiés au cas par cas en fonction des pièces fournies, comme par exemple une copie du certificat d'immatriculation, une note explicitant la motivation de la demande de dérogation et tout document permettant de justifier la demande. Les réponses seront communiquées dans un délai de 2 mois à compter de la réception de l'ensemble des pièces nécessaires à l'instruction de la demande.

#### **Article 5 :**

Tous les justificatifs ou dérogations individuelles doivent être affichés de façon visible derrière le pare-brise du véhicule et présentés lors d'un contrôle.

#### **Article 6 :**

Une signalisation verticale, au stade expérimental, d'entrée et de sortie de Zone ZFE, en cours d'approbation par l'Etat, via le CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) permet la verbalisation par les autorités compétentes.

#### **Article 7 :**

Les infractions au présent arrêté seront constatées et réprimées par tout officier de police judiciaire, agent de police judiciaire ou agent de police judiciaire adjoint, territorialement compétent, conformément aux lois et règlements en vigueur.

#### **Article 8 :**

Le présent arrêté pourra faire l'objet dans un délai de deux mois à compter de sa publication :  
→ d'un recours gracieux devant Monsieur le Maire,

Dans l'hypothèse où la décision critiquée est maintenue, il appartient au requérant de saisir le Tribunal Administratif d'un recours contentieux dans le délai de deux mois :

- soit à compter de la lettre exprimant le rejet du recours gracieux,
- soit à compter de l'expiration du délai de deux mois suivant l'accusé de réception de demande de recours gracieux.

En effet, le silence gardé par l'administration pendant deux mois équivaut à un rejet implicite de la demande.

→ d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Nice.

Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site Internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr)".

**Article 9 :**

Le présent arrêté sera affiché en mairie de Nice et au siège de la métropole de Nice Côte d'Azur.

Il sera publié au recueil des actes administratifs de la Métropole de Nice Côte d'Azur.

**Article 10 :**

Ampliation du présent arrêté sera transmise à :

- Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique,
- Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes,
- Monsieur le Maire de Nice.

**Article 11 :**

Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique, Monsieur le Maire de Nice, Monsieur le Directeur Général des Services de la Métropole, de la Ville de Nice, Monsieur le Chef de Corps de la Police Municipale de la Ville de Nice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Nice

Le 28 janvier 2022

**LE PRESIDENT DE LA METROPOLE DE NICE COTE D'AZUR**



**Christian ESTROSI**

ANNEXE 1

VOIES INCLUSES DANS LE DISPOSITIF ZFE



**ZOOM PROMENADE DES ANGLAIS**



ZOOM CENTRE VILLE DE NICE

