



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ZFE – mobilité : cadre réglementaire et enjeu sanitaire

Nadia Dadouche

*Ministère de la Transition écologique et Solidaire
Direction générale de l'énergie et du climat*

Contexte

L'air est pollué

Avec de fortes variations selon les conditions météorologiques

Principalement dans les grandes agglomérations

Un enjeu principalement sanitaire

40 000 décès prématurés par an dus aux PM 2,5 et 7 000 dus au NO₂ (Santé publique France, 2021)

100 milliards d'euros : le coût annuel, pour la société française (Sénat, 2015)

Transport : état des lieux

SECTEURS D'ACTIVITÉS ET ÉMISSIONS DE POLLUANTS

Sont cités ci-dessous les principaux polluants.

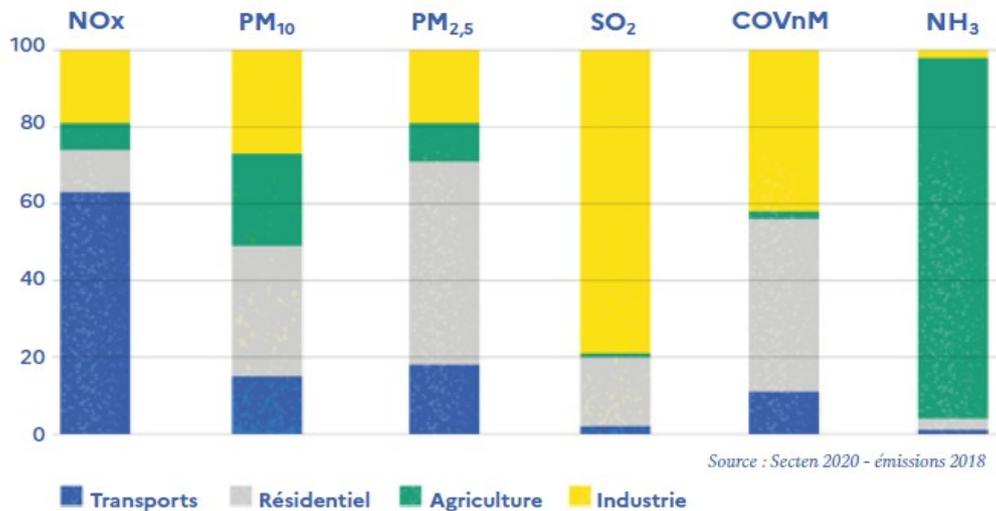
NO_x : oxyde d'azote

NH₃ : ammoniac

SO₂ : dioxyde de soufre

COVnM : composés organiques volatils non méthaniques

PM₁₀ et PM_{2,5} : particules en suspension, respectivement inférieures à 10 µm et 2,5 µm



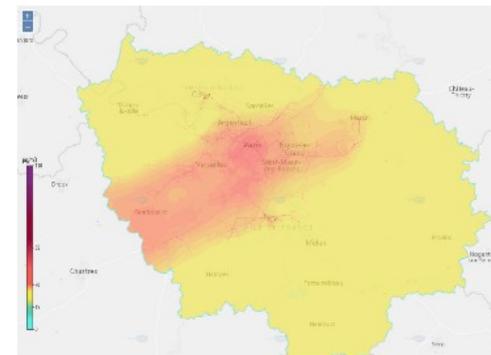
Le secteur des transports est responsable de la majeure partie des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et d'un quart des émissions de particules PM₁₀

Les villes en première ligne

La part des transports dans les émissions de NO_x et de PM est nettement plus importante dans les agglomérations

Part des transports dans les émissions de PM_{2,5}

- National environ 20 %
- Ile-de-France environ 30 %
- Paris 58 %



Contexte

Une multiplication des contentieux

- *Astreinte de 10 M€ décidée par le Conseil d'Etat revue tous les 6 mois en raison de la non-action de l'État pour une meilleure qualité de l'air*
- *Contentieux au niveau européen sur le NO₂ et s'étend désormais aux particules fines*
- *Contentieux administratif avec des actions menées par des citoyens*

La Commission européenne demande à la France de revenir sous les valeurs limites dans le « délai le plus court possible »

Les valeurs limites européennes vont être revues et plus restrictives au regard des valeurs guides de l'OMS publiées le 22 septembre 2021 (valeur seuil moyenne annuel de NO₂ passe à 10 µg/m³ au lieu de 40 ; PM_{2,5} à 5 µg/m³ ...)

ZFE-m

Pour protéger les populations dans les zones denses les plus polluées, la circulation des véhicules les plus polluants peut y être restreinte de manière permanente.

2019 : la LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS impose la création d'une zone à faibles émissions - mobilité (ZFE-m) sur les territoires en dépassement de manière régulière

2020 : Décret d'application rend 10 ZFE-m obligatoires

2021 : la loi climat et résilience impose la création d'une ZFE-m dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants au plus tard le 31 décembre 2024 (33 nouvelles ZFE-m)

Plus de 250
villes
d'Europe
ont instauré
des
restrictions
de
circulation

Loi climat et résilience

Une ZFE-m, c'est un outil :

- pour **améliorer la qualité de l'air** à travers du **report modal** et le renouvellement de la flotte des véhicules ;
 - à la main de la **collectivité territoriale / EPCI**, qui prend en compte ses **spécificités locales** ;
 - **modulable** avec des paramètres de temporalité, de catégories de véhicules, de classification avec la vignette Crit'Air, périmètre, dérogations ...
 - Articles L. 2213-4-1, R. 2213-1-0-1 et D. 2213-1-0-2 du code général des collectivités territoriales
-

Loi climat et résilience

Article 119 : ZFE-m

Remontée du pouvoir de police ZFE-m à l'EPCI

Effet immédiat avec un délai d'opposition de 6 mois

Des éléments supplémentaires dans le processus de montage du dossier ZFE-m par la collectivité

- Volet impacts socio-économique dans l'étude réglementaire
 - Motivation des dérogations individuelles dans l'arrêté
 - Création d'un Schéma directeur de développement des infrastructures de recharge (SDIRVE) qui doit être validé par le préfet
-

Loi climat et résilience

Article 119 : ZFE-m

Nouvelles dispositions pour les agglomérations du territoire métropolitain de + 150 000 habitants

- Obligation de mettre en place une ZFE-m au 31 décembre 2024
 - La définition retenue pour qualifier l'agglomération est celle de l'INSEE
 - Un arrêté sera pris pour lister les communes des agglomérations concernées
 - Aucun schéma de restriction n'y est imposé
 - La ZFE-m est réputée satisfaite si la majorité de la population de l'EPCI le plus grand de l'agglomération est incluse dans son périmètre
 - Des dérogations sous motifs légitimes (décret à venir) ou si d'autres actions offrent les mêmes résultats qu'une ZFE-m ambitieuse
-

Loi climat et résilience

Article 119 : ZFE-m

Des restrictions imposées pour les territoires LOM

1/ Intégration obligatoire des catégories voitures et VUL

2/ Un schéma de restriction pour les territoires en dépassement pour les voitures

- *Au plus tard le 1^{er} janvier 2023 interdiction des vignettes Crit'Air 5*
 - *Au plus tard le 1^{er} janvier 2024 des vignettes Crit'Air 4*
 - *Au plus tard le 1^{er} janvier 2025 vignettes Crit'Air 3*
-

Loi climat et résilience

Article 119 : ZFE-m

1/ Transfert du pouvoir **administratif** de police de circulation à l'EPCI qui devient compétente pour prendre un arrêté ZFE-m

2/ La collectivité devra présenter de **nouveaux éléments** :

- un volet impacts socio-économiques dans l'étude réglementaire
- la motivation des dérogations individuelles dans l'arrêté ZFE-m
- la création d'un Schéma directeur de développement des infrastructures de recharge (SDIRVE)

3/ création d'une **nouvelle typologie de territoires obligés** (agglomération + 150 000 habitants)

- Des prescriptions spécifiques pour ces territoires
- Périmètre imposé qui doit intégrer la majorité de la population du plus grand EPCI de l'agglomération
- Dérogations possibles (décret à venir)

4/ Des **restrictions spécifiques** pour les **territoires en dépassement**



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Liberté

Égalité

Fraternité
