



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

ADEME



AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

LUTTER CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR



Version mise à jour
le 9 février 2023



CLÉS POUR AGIR

**Comment réussir le déploiement
d'une Zone à Faibles Émissions -
mobilité (ZFE-m) ?**

Ce document est édité par l'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

Coordination technique : Barbara Segré (ADEME)

Rédacteurs : Pascal Gauvrit (CHARACTER), Barbara Segré (ADEME) d'après un corpus dirigé par Barbara Pianu (ALGOË)

Contributeurs / relecteurs : Chantal Derkenne et Nadine Dueso (ADEME)

Crédits illustrations : Lorenzo Photo Projects - Shutterstock (couverture), Anghi - Shutterstock (p.3), Andrey40 - Freepick & Character (p.5), Arnaud Bouissou - Terra (p.7), Character (p.10), stockstudioX - I-Stock (p.11), Halfpoint - Shutterstock (p.12), Romaset - Shutterstock (p.15), Jelena Stanojkovic - Shutterstock (p.15), Loreanto - Shutterstock (p.18).

Création graphique : CHARACTER

Impression : Imprimé en France - imprimeur certifié Imprim'vert, via Le Magasin du Print, PEFC, FSC

Brochure réf. 011984

ISBN : 979-10-297-2056-4 - Décembre 2022 - 1 000 exemplaires

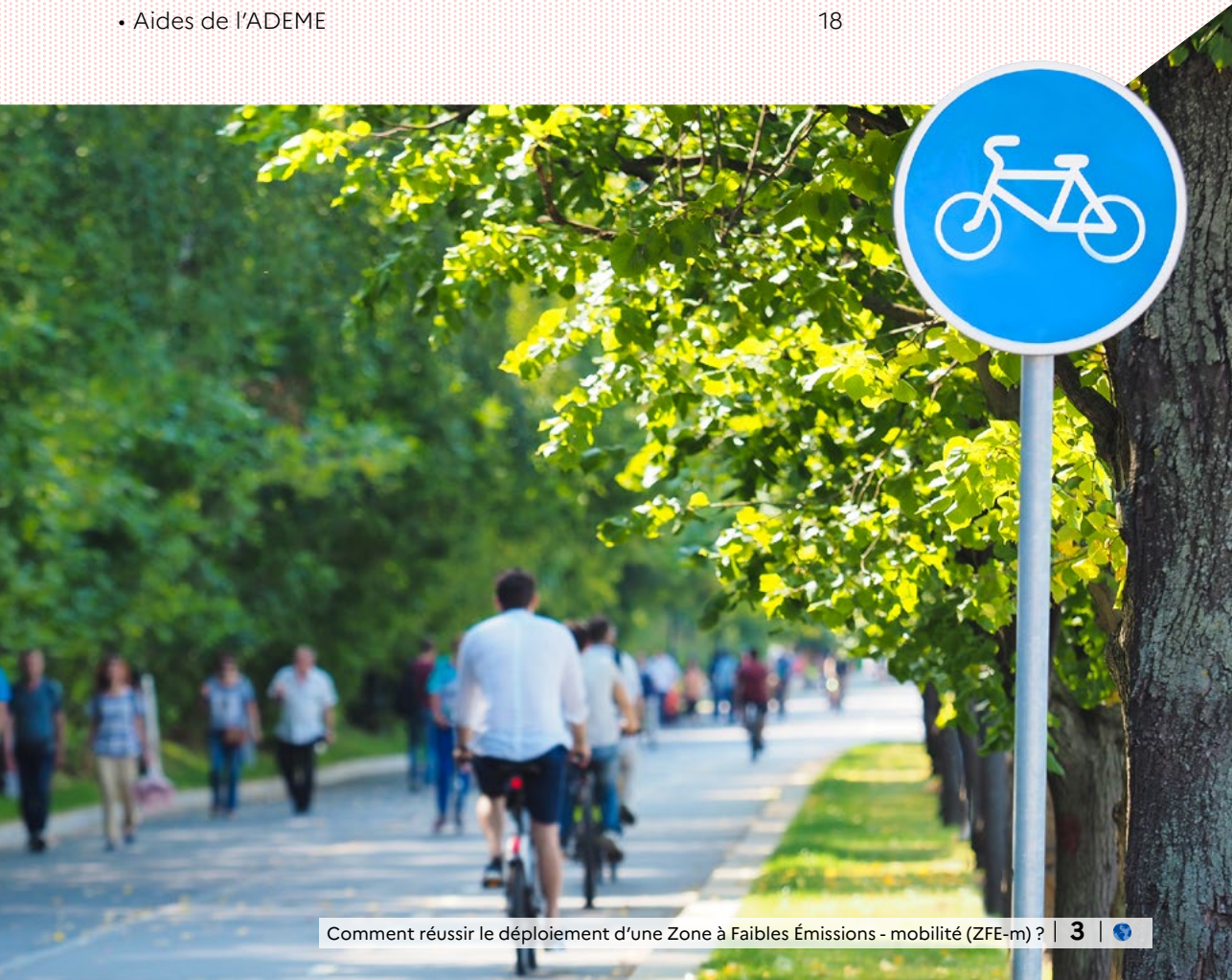
Dépôt légal : ©ADEME Éditions, Décembre 2022, mis à jour le 9 février 2023

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.



Sommaire

Pourquoi réduire les émissions polluantes des véhicules ?	5
Pourquoi déployer une ZFE-m ?	6
ZFE-m : quels véhicules & quel calendrier ?	8
ZFE-m : quelles dérogations ?	10
ZFE-m : quel périmètre ?	11
ZFE-m : quelles périodes ?	12
ZFE-m : quelle méthode de déploiement ?	13
Comment réussir le déploiement ? L'accompagnement !	15
• Porter une attention à certains publics clés	15
• Agir sur les véhicules	16
• Développer de nouvelles offres de mobilité	17
• Le fonds d'accélération de la transition écologique	18
• Aides de l'ADEME	18



Les événements climatiques exceptionnels¹ survenus en France et dans le monde ont accéléré la prise de conscience autour de l'urgence à réduire les émissions de gaz à effet de serre. En commençant souvent par des actions sur le transport routier.

Une forte et saine mobilisation qui a pu faire oublier une autre réalité : **le transport routier a aussi des impacts locaux sur la santé, la qualité et l'espérance de vie des habitants.**

Les ZFE-m ou Zones à Faibles Émissions-mobilité figurent parmi la panoplie d'outils conçus par le législateur pour réduire cette pollution locale. Initialement prévu pour 10 collectivités (dites « collectivités LOM ») enregistrant des concentrations excessives en polluants atmosphériques², leur déploiement a été étendu aux agglomérations de 150 000 habitants³ et plus, portant à 43 le nombre de territoires concernés. Si les premières avaient obligation à déployer une ZFE-m avant le 31 décembre 2020, les secondes ont jusqu'au 31 décembre 2024.

La présente publication a été conçue pour sensibiliser les élus à l'importance de ce déploiement, les accompagner vers des objectifs ambitieux et améliorer l'acceptabilité auprès des habitants, acteurs économiques et usagers du territoire. Elle est complétée d'un guide technique⁴ de 120 pages spécialement conçu à l'attention des équipes opérationnelles. Deux documents qui s'appuient sur l'expérience des collectivités pionnières et les recommandations des services de l'État.

Un travail sur la qualité de l'air est aussi une opportunité pour accompagner la transition des mobilités sur le territoire.

Qu'est-ce qu'une ZFE-m ?

ZFE-m signifie Zone à Faibles Émissions - mobilité, c'est-à-dire un périmètre à l'intérieur duquel les autorités locales interdisent ou réduisent la circulation de certaines catégories de véhicules en fonction de leur niveau de pollution. La ZFE-m ne cible que les véhicules routiers (et non les autres émetteurs de polluants comme les entreprises, l'habitat...). Elle se distingue également des ZTL ou Zones à Trafic Limité, très utilisées dans certains pays d'Europe, et qui agissent en restreignant l'accès de zones urbaines à certains usagers.

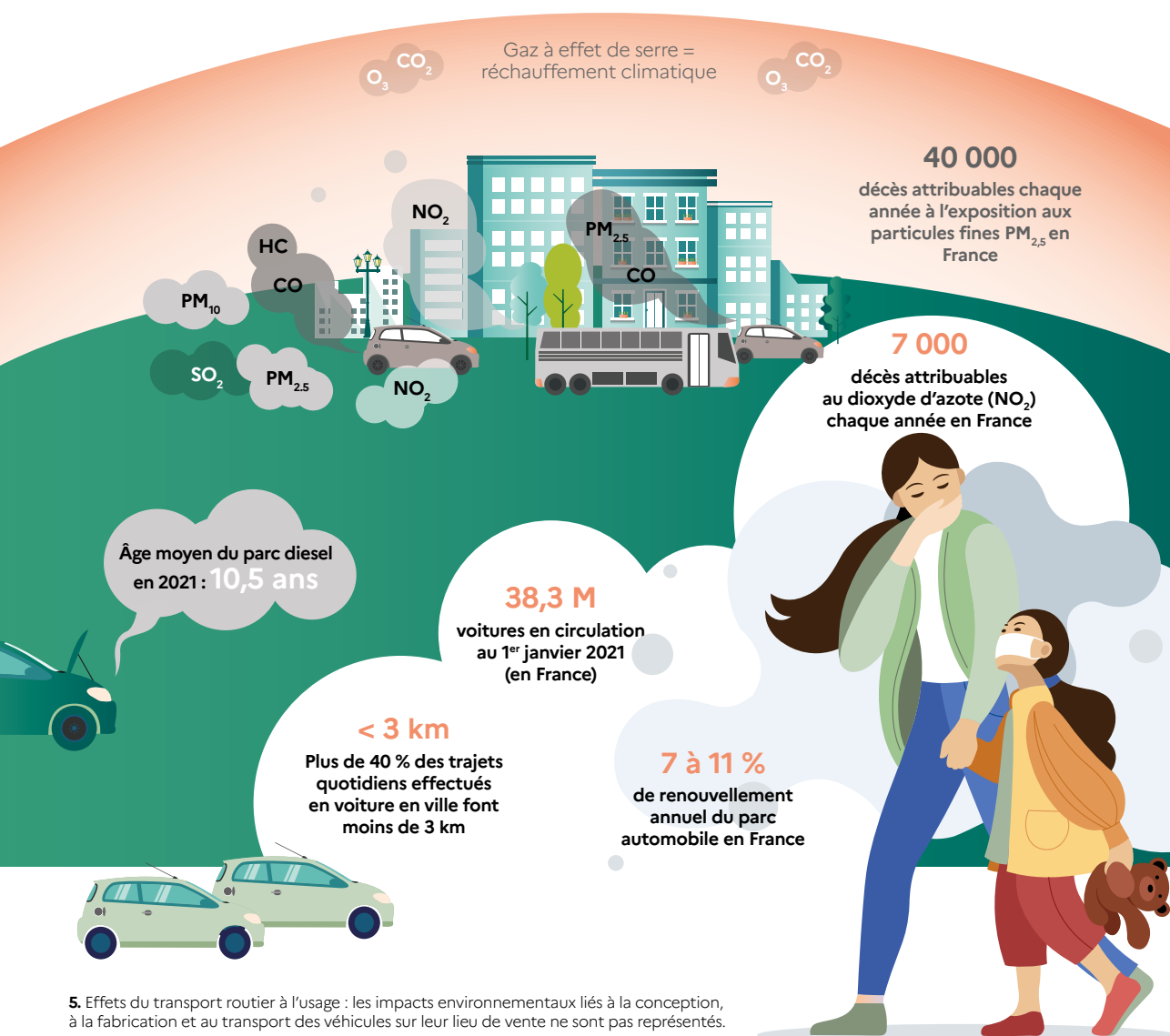
1. 2022, été le plus chaud en Europe depuis que les enregistrements de température existent - sécheresse record - incendies d'ampleur exceptionnelle - inondations record... 2. Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite « LOM ». 3. Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 dite « Climat et Résilience ». 4. <https://urlz.fr/jrT5>

Pourquoi réduire les émissions polluantes des véhicules ?

Impact local de la pollution routière

Le transport routier a des effets globaux qui impactent le climat, et des effets locaux qui impactent la santé et la qualité de vie des habitants : asthme, cancers respiratoires, décès. Au-delà des seules maladies respiratoires, des liens ont été mis en évidence entre pollution atmosphérique et d'autres maladies comme certains cancers, le diabète, les troubles cognitifs...

Schéma simplifié⁵ des effets du transport routier sur la qualité de vie et la santé des habitants.

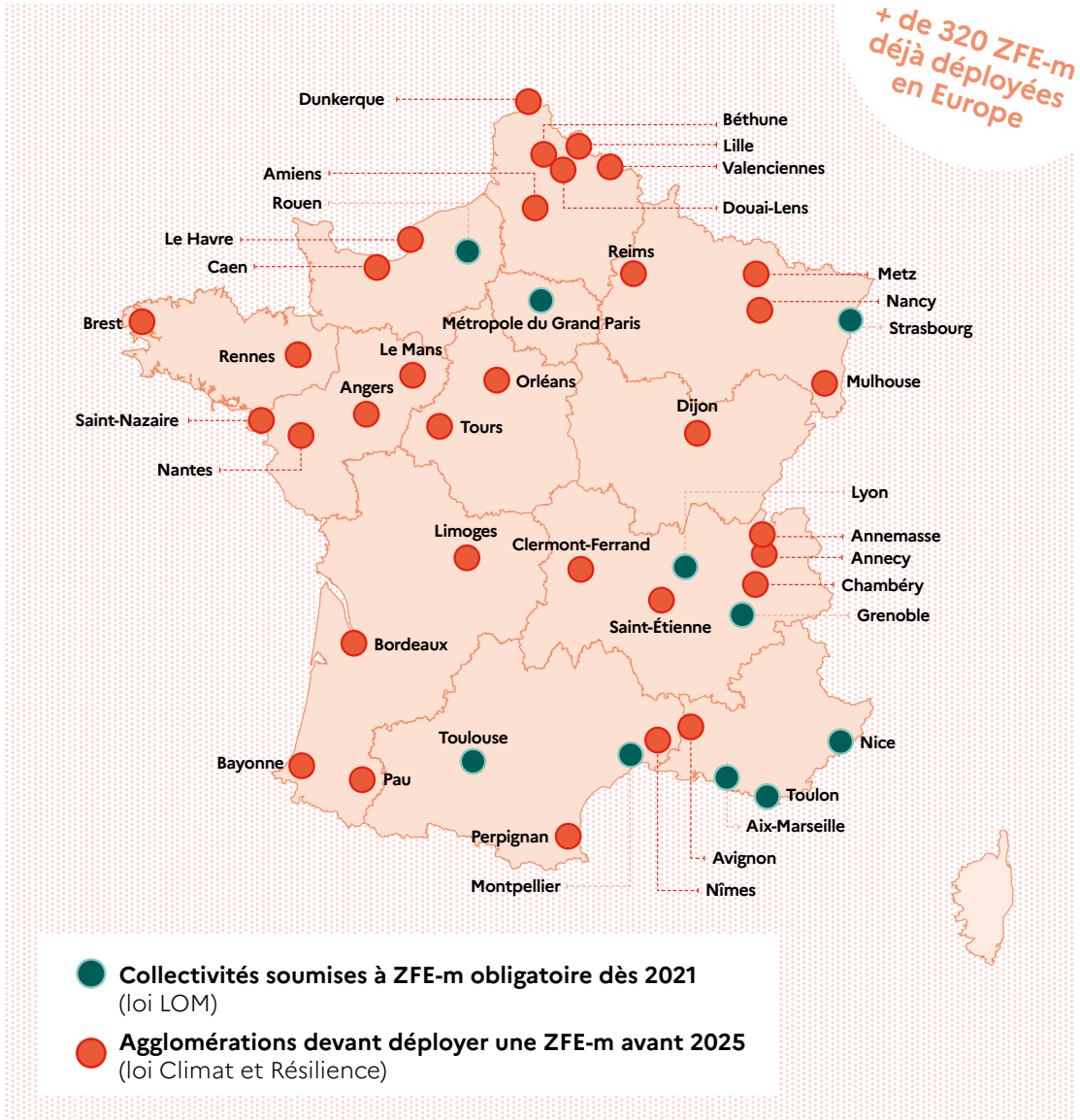


5. Effets du transport routier à l'usage : les impacts environnementaux liés à la conception, à la fabrication et au transport des véhicules sur leur lieu de vente ne sont pas représentés.

Pourquoi déployer une ZFE-m ?

C'est obligatoire !

La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 dite « Climat et Résilience » impose à toute agglomération de plus de 150 000 habitants de déployer une ZFE-m avant le 31 décembre 2024. 33 agglomérations rejoignent ainsi les 10 collectivités affichant des concentrations excessives en polluants atmosphériques pour qui ce déploiement avait été rendu obligatoire par la loi LOM⁶.



6. Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite « LOM ».

C'est efficace !

Les ZFE-m ont un **effet significatif sur la réduction de la pollution atmosphérique locale**. La diminution des diesel anciens et motorisations mal classées Crit'Air dans les centres-villes a en effet un impact presque instantané sur la qualité de l'air respiré.

Le déploiement d'une ZFE-m est aussi une occasion de tirer plusieurs co-bénéfices :

- Baisse du bruit routier en zone urbaine (l'essentiel des nuisances sonores en milieu urbain sont directement liées aux transports) ;
- Amélioration de la qualité perçue de l'air (moins de diesel anciens odorants) ;
- Diminution des dépenses en carburant (en euros constants) ;
- Et, à la marge, diminution des émissions des gaz à effet de serre qui contribuent au changement climatique (en France, le transport routier est responsable de 70 % des émissions du secteur des transport).



C'est une opportunité d'aménagement du territoire !

Les ZFE-m incitent les usagers des véhicules les plus polluants à en changer ou à modifier leurs habitudes de mobilité. Certains peuvent le vivre comme une atteinte à la liberté de se déplacer sans contrainte et manifester des résistances. Pour la collectivité, c'est une occasion de promouvoir ou renforcer :

- Une politique volontariste de transports publics (tarifs adaptés, nouveaux horaires...) ;
- Des parkings périphériques gratuits et sécurisés ;
- Le développement de zones piétonnes ou ZTL (zones à trafic limité) ;
- L'accompagnement au changement de mobilité (aide à l'acquisition de vélos et/ou véhicules électriques ou hybrides...) - voir page 16.

ZFE-m : quels véhicules & quel calendrier ?

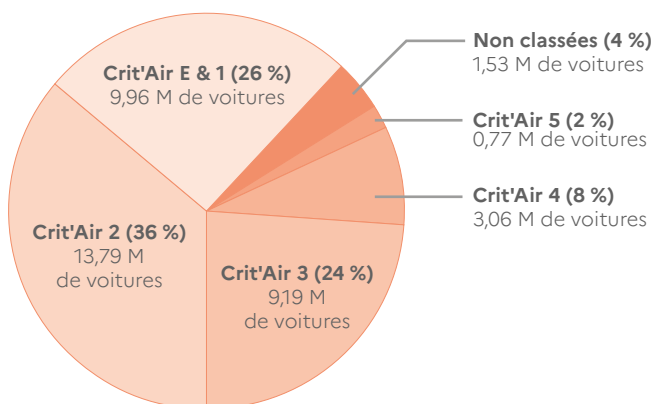
L'identification des différentes catégories de véhicules concernées par la ZFE-m s'appuie sur les certificats qualité de l'air Crit'Air. Obligatoire pour circuler dans une ZFE-m, la vignette Crit'Air se présente sous la forme d'un autocollant sécurisé à apposer sur le pare-brise et qui indique la classe environnementale du véhicule en fonction de ses émissions de polluants atmosphériques.

La vignette Crit'Air dépend de la norme Euro du véhicule, basée sur ses émissions de polluants et le type de motorisation (électrique, essence, diesel, gaz...). Elle est valable pour toute la durée de vie du véhicule. Il existe 6 niveaux⁷ de classements Crit'Air :



Voitures et véhicules utilitaires légers (VUL)	Autres motorisations	Tous les véhicules « zéro émission moteur » : 100 % électrique et hydrogène					
	Essence		EURO 5 et 6 > 1 ^{er} janv. 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janv. 2006 au 31 déc. 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} janv. 1997 au 31 déc. 2005		
	Diesel			EURO 5 et 6 > 1 ^{er} janv. 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janv. 2006 au 31 déc. 2010	EURO 3 du 1 ^{er} janv. 2001 au 31 déc. 2005	EURO 2 du 1 ^{er} janv. 1997 au 31 déc. 2000
Poids lourds, autobus, autocars	Autres motorisations	Tous les véhicules « zéro émission moteur » : 100 % électrique et hydrogène	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables				
	Essence		EURO VI > 1 ^{er} janv. 2014	EURO V du 1 ^{er} oct. 2009 au 31 déc. 2013	EURO III & IV du 1 ^{er} oct. 2001 au 30 sept. 2009		
	Diesel & Biodiesel		Biodiesel EURO VI > 1 ^{er} janv. 2014	Diesel EURO VI > 1 ^{er} janv. 2014	Diesel EURO V & Biodiesel EURO V du 1 ^{er} oct. 2009 au 31 déc. 2013	Diesel & Biodiesel EURO IV du 1 ^{er} oct. 2006 au 30 sept. 2009	Diesel & Biodiesel EURO III du 1 ^{er} oct. 2001 au 30 sept. 2006

Répartition des catégories Crit'Air pour les véhicules particuliers au 1^{er} janvier 2021



7. Les véhicules les plus polluants sont considérés comme « non classés » et ne bénéficient pas de vignette Crit'Air. Sauf dérogation, ils ne peuvent pas circuler dans la ZFE-m.

La règle !

La loi Climat et Résilience distingue les exigences calendaires pour les collectivités « LOM » et les agglomérations de plus de 150 000 habitants.

Les collectivités enregistrant régulièrement des concentrations excessives en polluants atmosphériques doivent se conformer au calendrier de restriction prévu par la loi Climat et Résilience en intégrant a minima à leur ZFE-m les véhicules particuliers (VP) et les véhicules utilitaires (VU) jusqu'à 3,5 t de PTAC⁸ :

- Interdiction des véhicules CRIT'Air 5 et non classés dès le 1^{er} janvier 2023 ;
- Interdiction des véhicules CRIT'Air 4 dès le 1^{er} janvier 2024 ;
- Interdiction des véhicules CRIT'Air 3 dès le 1^{er} janvier 2025.

Les 33 agglomérations de plus de 150 000 habitants doivent déployer une ZFE-m avant le 31 décembre 2024, sauf si⁹ :

- 1- Elles ont mesuré au moins 3 années sur les 5 dernières années des concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote (NO₂) inférieures à 10 µg/ m³ :
 - sur l'ensemble des stations fixes de mesure de la qualité de l'air de l'agglomération ;
 - ou pour au moins 95 % de la population de chaque commune de l'agglomération.
- 2- Elles ont mis en place des actions pour atteindre ces concentrations dans des délais aussi courts que la mise en place d'une ZFE-m. Cette démonstration doit être remise au préfet au plus tard 18 mois avant l'échéance d'obligation par le moyen d'une évaluation modélisée.

Mis à jour
le 9 février 2023

L'esprit de la règle

Hormis les territoires en dépassement qui doivent se conformer à un calendrier précis d'exclusion de certaines typologies Crit'Air, **la loi Climat et Résilience n'impose aucun calendrier d'interdiction des véhicules en fonction de leur vignette Crit'Air**. Il appartient à chaque agglomération de déterminer elle-même le rythme de déploiement de sa ZFE-m en fonction du contexte local, de ses objectifs de lutte en matière de qualité de l'air, et des échanges avec les acteurs locaux.

Ces agglomérations définissent librement et sans contrainte quelles catégories Crit'Air elles souhaitent interdire à la circulation.



Bon à savoir !

Les catégories Crit'Air les plus polluantes, matérialisées par un indice 3 à 5 concernent un tiers du parc de véhicules (36 %). En agissant sur la catégorie Crit'Air 2, la collectivité réduit immédiatement une quantité très importante d'émissions de polluants en raison de l'exclusion de tous les diesel et du grand nombre de véhicules en circulation qu'elle comporte.

8. PTAC = Poids Total Autorisé en Charge. 9. Décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain.

ZFE-m : quelles dérogations ?

La règle !

Certaines catégories de véhicules disposent de **dérogations permanentes nationales obligatoires** :

- Véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du Code de la route ;
- Véhicules du ministère de la Défense ;
- Véhicules portant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour personnes handicapées » ;
- Véhicules de transport en commun à faibles émissions.



L'esprit de la règle

Les collectivités peuvent **prévoir des dérogations locales complémentaires** pour des motifs légitimes à préciser dans l'arrêté, et en veillant à respecter le principe d'égalité, par exemple :

- **Motifs sociaux** : pour accompagner les publics précaires et leur laisser le temps de s'adapter... ;
- **Motifs techniques** : pour pallier une carence d'offre pour un type de véhicule donné (véhicules de tournages de film...).



Bon à savoir !

Les dérogations contribuent à améliorer l'acceptabilité des ZFE-m par les usagers mais doivent être appliquées avec discernement pour ne pas diminuer leur impact sur la réduction des émissions.

Ils l'ont fait !

Un Pass ZFE-m 24h de l'Eurométropole de Strasbourg

Le 1^{er} janvier 2023, l'Eurométropole de Strasbourg mettra en place un « Pass » permettant aux véhicules visés par les restrictions de la ZFE-m d'y circuler et d'y stationner 12 fois par an sans être sanctionnés. Une initiative qui permet de concilier les objectifs de l'EPCI en matière de réduction de la pollution due aux transports routiers avec l'ouverture aux publics que se doit de conserver une métropole d'attraction régionale (tourisme, commerce, livraisons aux professionnels).

+ En savoir plus

la Librairie
librairie.ademe.fr

<https://urlz.fr/jrtS>
(p.80)



ZFE-m : quel périmètre ?

La règle !

Le périmètre des ZFE-m déployées dans le cadre de la loi Climat et Résilience (agglomérations de plus de 150 000 habitants) doit obligatoirement **couvrir au moins 50 % de la population de l'EPCI le plus peuplé** sur le territoire.

Avant d'inclure un axe de transit (autoroute¹⁰, route nationale, route à grande circulation) dans les axes soumis à restrictions, la collectivité porteuse du projet doit démontrer :

- la proportionnalité de ces restrictions avec les effets attendus sur la circulation routière ;
- le caractère non rédhibitoire des impacts sur le trafic, sur la sécurité routière, sur les émissions polluantes des itinéraires alternatifs, etc.

La collectivité doit solliciter l'avis du gestionnaire de voirie, obtenir l'accord de l'autorité compétente, et prendre en charge le coût des modifications de la signalisation induites.

L'esprit de la règle

Les contours de la ZFE-m sont à la libre appréciation de l'agglomération décisionnaire qui décide en concertation avec toutes les parties prenantes du meilleur tracé. Ce tracé peut tenir compte :

- Des ambitions négociées localement en matière de réduction des émissions polluantes liées au transport ;
- Des flux routiers propres au territoire ;
- De l'offre locale en matière de transports publics et mobilités alternatives (gares multimodales, parking relais, stations d'avitaillement pour véhicules électriques...)
- De la densité des réseaux cyclables et piédestres ;
- Du contexte économique et social (lutte contre les enclavements physiques et sociaux...)
- Des implantations de certaines infrastructures (centres commerciaux, universités, centres pénitentiaires, ZAC...)
- Des projets urbanistiques en cours...



Bon à savoir !

Les ZFE-m produisent des effets pour les usagers au-delà de leur périmètre propre. Les modalités de mise en œuvre doivent faire l'objet d'échanges avec les territoires voisins dont les habitants et acteurs économiques seront impactés.



¹⁰ Lorsqu'une autoroute concédée est concernée par un projet de ZFE-m, la collectivité porteuse du projet doit se mettre en relation avec la Sous-direction des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières (FAC) de la Direction des mobilités routières (DMR).

ZFE-m : quelles périodes ?

La règle... et son esprit !

Les collectivités sont libres d'instaurer une ZFE-m permanente (7j/7j ; 24h/24h) ou non permanente en fonction de leurs ambitions et spécificités locales :

- Présence de zones d'activité à fort trafic ;
- Qualité et densité des infrastructures et aménagements existants ou futurs ;
- Maturité des publics cibles et degré d'acceptation à la mesure...

Ils l'ont fait !

Une ZFE-m non active la nuit et le week-end à la Métropole du Grand Paris

- Non active la nuit, la ZFE-m permet d'introduire de la souplesse à un horaire où l'offre de transport public est faible voire nulle.
- Non active le week-end, elle permet de **ne pas imposer le renouvellement de véhicules dont l'usage est faible** et limité à cette période et de **permettre l'accès aux activités commerciales aux habitants des territoires voisins**.



Bon à savoir !

Agir sur la période d'application des restrictions ne permet pas le contrôle statique des véhicules en stationnement et réduit l'impact de la ZFE-m sur la qualité de l'air. Il est en effet impossible de constater à quel moment un véhicule s'est garé et s'il a enfreint le périmètre de la ZFE-m à un moment interdit.

ZFE-m : quelle méthode de déploiement ?

L'adhésion des citoyens, acteurs économiques et élus du territoire contribue pour beaucoup au succès du déploiement d'une ZFE-m. C'est une **démarche au long cours**. Une large place sera laissée à l'information et à la concertation afin que les objectifs « santé » et « bien-être » de réduction des émissions de polluants atmosphériques issus du trafic routier soient partagés et compris.

1 Informer et impliquer les territoires limitrophes impactés par la ZFE-m

2 Réaliser une mesure de la qualité de l'air sur le territoire

Le diagnostic initial de la qualité de l'air constitue la base à partir de laquelle plusieurs modélisations de ZFE-m sont élaborées.

Évaluées et soumises à la consultation, elles conduisent à l'**élaboration d'un scénario cible ambitieux mais réaliste**, compromis entre efficacité de la mesure sur la qualité de l'air d'une part, et coût social et acceptabilité du dispositif d'autre part.

Ils l'ont fait !

Une concertation volontaire à la Métropole de Toulouse

Toulouse a anticipé la phase de concertation réglementaire en consultant 1 600 personnes et 1 200 contributions.

Une 1^{ère} phase de débats, réunions et questionnaires en ligne a permis d'échanger sur les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire début 2019, sans que la question d'une ZFE-m ne soit abordée.

Une 2^{nde} phase déployée de mai à juillet de la même année a permis d'échanger sur différents scénarios de modélisation de la future ZFE-m et sur les mesures d'accompagnement et dérogations à prévoir, notamment via un panel composé d'usagers.

+ En savoir plus

la Librairie
librairie.ademe.fr

<https://urlz.fr/jlD4>



3 Réaliser l'étude réglementaire

Une fois validé, le scénario cible fait l'objet d'études d'impact complémentaires approfondies. **Les conclusions sont présentées dans une étude réglementaire obligatoire.**

4 Consulter et informer

Le projet d'arrêté ZFE-m et l'étude réglementaire doivent être mis à la disposition du public et soumis pour avis aux parties prenantes¹¹ (autorités organisatrices de la mobilité, communes limitrophes, gestionnaires de voirie et chambres consulaires concernées).

La création de la ZFE-m est par ailleurs accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de 3 mois¹².

5 Signer l'arrêté de mise en application

6 Matérialiser le périmètre de la ZFE-m

Le périmètre de la ZFE-m doit être matérialisé par une signalétique lisible **avant** la mise en application du dispositif. Et l'usager doit être informé des restrictions **avant** d'entrer dans la zone par une signalétique directionnelle.

7 Déployer un dispositif de contrôle¹³ de la ZFE-m

Un dispositif de contrôle efficace du périmètre est indispensable pour garantir le respect de la réglementation et assurer l'égalité de traitement entre les usagers, gage d'acceptabilité du dispositif par le plus grand nombre. Plusieurs solutions de contrôle peuvent être déployées : constatation sur site, vidéo-verbalisation, et prochainement le contrôle automatisé.

Dans les premiers temps qui suivent l'entrée en vigueur de la ZFE-m, **il est possible d'agir avec souplesse en menant des contrôles à visée pédagogique**, sans sanction pour les conducteurs ne respectant pas les conditions d'accès à la ZFE-m. Une bienveillance qui contribue à améliorer l'acceptabilité du dispositif tout en informant et sensibilisant les usagers.



Bon à savoir !

Pour limiter les risques d'atteinte à la vie privée, la loi LOM a posé plusieurs garde-fous au contrôle automatisé. Et l'État a passé un marché public destiné à mettre à disposition des collectivités une offre « clé-en-main » pour ne pas faire porter sur elles le risque juridique. Les premières expérimentations grandeur nature auront lieu courant 2023, avant mise à disposition aux collectivités via l'UGAP.

8 Évaluer (au moins tous les 3 ans)

Les ZFE-m doivent faire l'objet d'une évaluation au moins une fois tous les trois ans¹⁴ afin d'en mesurer l'impact et d'apporter le cas échéant des mesures correctrices. Confiée à une structure indépendante extérieure à la collectivité, cette évaluation est également l'occasion pour la collectivité de rendre-compte des progrès réalisés auprès de tous ses publics.

11. Selon les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. 12. Article L. 2213-41 du CGCT. 13. L'article R411-19-1 du code de la route offre la possibilité de contrôler en circulation et en stationnement pour le non-respect de la réglementation et/ou l'absence d'identification du véhicule par une vignette Crit'Air. 14. Article L. 2213-41 du CGCT.

Comment réussir le déploiement ? L'accompagnement !

Même prise pour une cause juste comme l'amélioration de la qualité de l'air dans les agglomérations, **une ZFE-m peut être perçue comme une mesure restrictive de liberté.**

En interdisant ou réduisant la circulation aux véhicules les plus polluants, elle oblige en effet les conducteurs qui le peuvent à changer de véhicule ou de mode de transport pour des solutions moins émettrices. Elle est donc un puissant marqueur social partageant les foyers pouvant adapter leurs horaires de transport, acquérir un véhicule électrique, hybride ou récent... d'avec ceux qui n'en ont pas les moyens.

L'accompagnement de la collectivité est essentiel à l'acceptation de la ZFE-m et à l'atteinte des objectifs en matière de santé publique et d'amélioration de la qualité de l'air. Un accompagnement qui agit prioritairement sur 2 axes : le véhicule (voir page 16) et l'offre de mobilité (voir page 17). Dans les deux cas, certains publics et usagers nécessitent qu'une attention particulière soit portée à leur situation, comme le montre l'expérience menée sur les premières ZFE-m déployées.

1- Porter une attention à certains publics clés

Particuliers

- Ménages aux revenus modestes ;
- Utilisateurs occasionnels de la voiture pour des trajets intra-ZFE-m ;
- Utilisateurs occasionnels de la voiture pour des trajets extra-ZFE-m (week-ends et vacances) ;
- Visiteurs occasionnels ;
- Personnes âgées et personnes à mobilité réduite ;
- Déplacements liés à la santé ou à une urgence médicale ;
- Associations d'utilité publique...



Professionnels

- Transporteurs et acteurs de logistique urbaine ;
- Industriels et acteurs du commerce implantés dans le périmètre ZFE-m ;
- Acteurs économiques employant leurs véhicules comme un outil de travail au quotidien : transport de matériel, tournées, visites de chantiers ou de clients / patients ;
- Acteurs économiques œuvrant en horaires décalés (et moins susceptibles d'utiliser les transports en communs)...

2- Agir sur les véhicules

Le déploiement d'une ZFE-m peut obliger de nombreux propriétaires à changer leur véhicule pour un modèle plus respectueux de la qualité de l'air. Les territoires peuvent accompagner cette transition de plusieurs façons :

- **Actions légales**, en accordant des dérogations à certaines catégories de véhicules ou de population (visiteurs occasionnels, « petits rouleurs... », professionnels, personnes âgées...);
- **Actions d'ordre technique**, en adaptant les conditions d'accès à la ZFE-m (horaires aménagés...);
- **Actions pécuniaires**, via des aides à l'acquisition de nouvelles solutions de mobilité (véhicule électrique, vélo électrique, véhicule essence récent, véhicule d'occasion « propre »...) - voir détail dans l'encadré ci-dessous.

Dispositifs d'aide au remplacement de véhicule

Dispositifs nationaux

Plusieurs dispositifs d'aide au changement sont déployés par l'État à destination des particuliers, dont certains cumulables. Parmi les principaux : prime à la conversion, bonus écologique, prêt à taux zéro¹⁵ (PTZ) et micro-crédit « véhicules propres ».

Dispositifs dédiés aux professionnels

- Exonération partielle de la TVS¹⁶ ;
- Déduction exceptionnelle (« sur-amortissement ») de 40 à 60 % pour les véhicules lourds utilisant des énergies propres ;
- Exonération de la taxe sur les certificats d'immatriculation ;
- Abattement de l'avantage en nature ;
- Récupération de la TVA sur les carburants ;
- Majoration des indemnités kilométriques...



Bon à savoir !

<https://jechangemavoiture.gouv.fr/jcmv/>

Un site pour retrouver tous les dispositifs d'aide, les démarches à suivre et un simulateur d'aides... toujours à jour !

Dispositifs locaux

De nombreuses collectivités proposent des aides pour l'acquisition de véhicules plus propres. L'ouverture de ces aides locales peut ouvrir aux bénéficiaires la possibilité de bénéficier de la « surprime ZFE » s'ils sollicitent la prime à la conversion.

Ils l'ont fait !

Aides pécuniaires aux professionnels à Grenoble Alpes Métropole

Les entreprises locales de moins de 250 salariés peuvent bénéficier de 1 500 à 12 000 € d'aides pour l'acquisition, la location ou l'adaptation de la motorisation (rétrofit) d'un utilitaire ou poids-lourd électrique, hydrogène, GNV ou GPL (et jusqu'à 18 000 € en cas de la mise à la casse conjointe d'un utilitaire Crit'Air 3, 4, 5 ou non classé).

15. Dispositif en cours d'expérimentation sur 2023. 16. Taxe sur les Véhicules de Société.

3- Développer de nouvelles offres de mobilité

La transition écologique des mobilités ne saurait se résumer à la seule évolution des motorisations des véhicules. Pour les territoires, il s'agit aussi d'accompagner les habitants, les entreprises et les usagers à adapter leur mode de déplacement à leurs besoins.

Plusieurs axes d'intervention peuvent être mobilisés :

- **Encourager les modes de transports actifs** (marche et vélo) qui préservent la qualité de l'air ;
- **Réduire le trafic de véhicules motorisés individuels** en développant l'offre de transport en commun, en encourageant l'autopartage et le covoiturage... ;
- **Développer l'intermodalité** pour rendre plus faciles les trajets sur le territoire (gares multimodales, parking relais, systèmes d'autopartage et de covoiturage, service de bus ruraux « à la demande »...);
- **Agir sur le transport local de marchandises** (charte locale de logistique urbaine durable, développement de la cyclo-logistique...);
- **Accompagner les usagers dans leur envie de changement de mobilité** (services locaux de conseil en mobilité, accompagnement personnalisé aux entreprises...).

Ils l'ont fait !

Des initiatives locales inspirantes

Aider les transports collectifs

- **Métropole de Strasbourg** : jusqu'à 1 000 € de chèque-mobilité pour les déplacements alternatifs à la voiture (abonnement au service de location de vélos, au réseau de transports en commun ou bien de voitures en autopartage) en cas de mise à la casse simultanée d'un ancien véhicule.

Encourager les mobilités alternatives

- **Métropole de Metz** : le défi « 1 mois sans ma voiture » propose gratuitement un abonnement de transport en commun, une offre de vélos et de voitures en autopartage... aux habitants qui s'engagent à ne pas utiliser leur véhicule personnel pendant 4 semaines. Des défis similaires ont été déployés à Dijon, Tours, Bordeaux, Chambéry, Grenoble, Lille, Besançon...

Optimiser les déplacements de marchandises

- **Ville de Paris** : étude de la **création d'un centre de distribution urbaine de marchandises**¹⁷ (valorisation d'un local désaffecté dans le quartier des Halles à Paris, pour offrir un support logistique en cœur de ville).

17. Rapport final de l'étude : <https://librairie.ademe.fr/air-et-bruit/2161-etude-de-projet-pour-un-centre-de-distribution-urbaine-cdu-au-centre-de-paris.html>

Le fonds d'accélération de la transition écologique

Pour accompagner les collectivités dans le déploiement des ZFE-m, le fonds d'accélération de la transition écologique, également appelé « fonds vert » sera mobilisé. Il pourra financer, entre autres, des études, de l'ingénierie, des équipements en matière de signalisation des ZFE-m, des aménagements de voirie pour développer la marche et le vélo ou encore l'aménagement d'espace de stationnement sécurisé vélo, etc.

Aides de l'ADEME

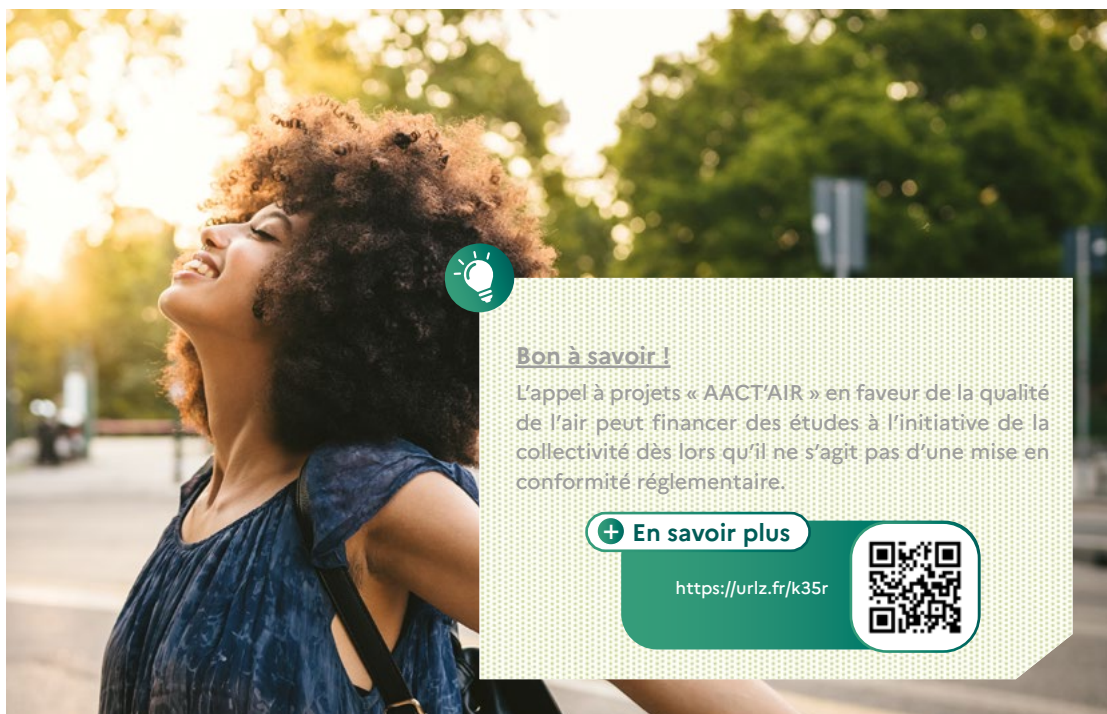
Accès au réseau des Collectivités ZFE-m


L'ADEME anime un espace collaboratif ouvert à toute collectivité qui réfléchit à la mise en place d'une ZFE-m. Il vise à favoriser les échanges et le partage d'expériences entre collectivités, sert de centre de ressources, et permet d'échanger avec les représentants de l'État.

Aides financières

L'ADEME peut apporter une aide financière à certains projets, s'ils entrent dans le champ d'une feuille de route pour la qualité de l'air, ou s'ils répondent aux critères d'un appel à projets (AAP).

Pour tout renseignement, se rapprocher de la
Direction Régionale ADEME dont dépend le territoire :
<https://www.ademe.fr/les-territoires-en-transition/lademe-en-region/>






Bon à savoir !

L'appel à projets « AACT'AIR » en faveur de la qualité de l'air peut financer des études à l'initiative de la collectivité dès lors qu'il ne s'agit pas d'une mise en conformité réglementaire.

+ En savoir plus

<https://urlz.fr/k35r>



L'ADEME EN BREF

À l'ADEME – l'Agence de la transition écologique – nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, air, économie circulaire, alimentation, déchets, sols, etc., nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, de la Transition énergétique et de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

Les collections de l'ADEME



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur :

Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert :

Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent :

Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir :

Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.

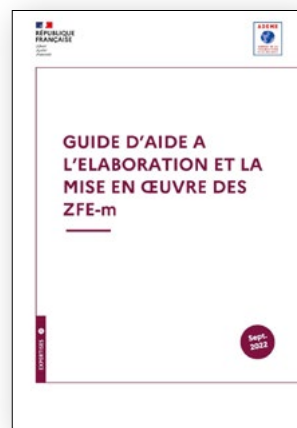
COMMENT RÉUSSIR LE DÉPLOIEMENT D'UNE ZFE-m ?

Le secteur du transport est le 1^{er} émetteur de gaz à effet de serre contribuant au réchauffement climatique. Il est également responsable de nombreuses émissions de polluants qui impactent - au niveau local - la qualité et l'espérance de vie des français, en particulier les habitants des zones urbaines.

Pour lutter contre cette pollution, la loi dite « Climat et Résilience » prévoit que, les agglomérations de plus de 150 000 habitants déploient une Zone à Faible Émissions - mobilité (ZFE-m) avant le 1^{er} janvier 2025.

Ce guide synthétique a été conçu pour sensibiliser les élus à l'importance du déploiement de ces ZFE-m, les accompagner vers des objectifs ambitieux d'amélioration de la qualité de l'air tout en favorisant l'acceptabilité de ce dispositif auprès des habitants et acteurs économiques du territoire.

Un document complémentaire de 120 pages a également été édité par l'ADEME à destination des équipes techniques des collectivités : le « Guide d'aide à l'élaboration et la mise en œuvre des ZFE-m ».



Retrouvez plus d'informations :

<https://agirpoulatransition.ademe.fr/collectivites>



011984

