



ZFE : QUEL IMPACT SUR LE TERRITOIRE DU PMA ?

Le 20 juillet 2021, le Sénat et l'Assemblée Nationale ont adopté les conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Avec l'adoption du projet de loi, les Zones à Faibles Emissions (ZFE) instaurées par la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 deviennent obligatoires pour toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants. A l'échelle nationale, 45 ZFE doivent être créées d'ici le 31 décembre 2024. Cette obligation concerne les agglomérations de Béthune et Douai-Lens au sens de la loi et des décrets associés.

Quelles sont les mesures à mettre en place dans les ZFE ?

Les véhicules concernés par la mise en place des ZFE sont les "véhicules automobiles construits pour le transport de personnes dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et disposant d'au moins quatre roues", soit principalement les voitures individuelles.

Pour les 10 agglomérations où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière, la loi impose l'interdiction de circulation dès :

- le 1er janvier 2023, des véhicules diesel mis en circulation avant le 31/12/2000 et essence mis en service avant le 31/12/1996 (Crit'air 5 et non classés) ;
- le 1er janvier 2024, des véhicules diesel mis en circulation avant le 31/12/2005 et essence mis en service avant le 31/12/1996 dès le (Crit'air 4 et plus) ;
- le 1er janvier 2025, des véhicules diesel mis en circulation avant le 31/12/2010 et essence mis en service avant le 31/12/2005 (crit'air 3 et plus).

Dans les autres agglomérations concernées par l'obligation de mise en place d'une ZFE, les collectivités fixeront elles-mêmes les restrictions à mettre en place (c'est le cas pour la CALL, la CAHC et la CABBALR).



ZFE existantes ou créées en 2021

Dans ces agglomérations, si les valeurs limites de qualité de l'air sont dépassées, la circulation des véhicules les plus polluants sera progressivement interdite (Crit'air 5 en 2023, Crit'air 4 en 2024, Crit'air 3 en 2025).

Métropole de Lyon
Grenoble-Alpes-Métropole
Métropole du Grand Paris
Métropole d'Aix-Marseille-Provence
Métropole Nice-Côte d'Azur
Métropole Toulon-Provence-Méditerranée
Toulouse Métropole
Montpellier-Méditerranée Métropole
Euro métropole de Strasbourg
Métropole Rouen-Normandie

ZFE prévues d'ici 2025 par la loi Climat & Résilience

Dans ces villes, les collectivités devront mettre en place des ZFE d'ici 2025 et fixeront elles-mêmes leurs restrictions.

Amiens, Angers, Annecy, Avignon,
Bayonne, Béthune, Bordeaux, Brest,
Caen, Chambéry, Clermont-Ferrand,
Dijon, Douai-Lens, Dunkerque,
Genève-Annemasse, Le Havre, Le Mans,
Lille, Limoges, Metz, Mulhouse,
Nancy, Nantes, Nîmes, Orléans,
Pau, Perpignan, Reims, Rennes,
Saint-Étienne, Saint-Nazaire,
Tours, Valenciennes



Qui a la charge de mettre en place les ZFE ?

La mise en place d'une ZFE est étroitement liée au pouvoir de police. Lorsqu'une ZFE doit être mise en place de manière obligatoire, la loi introduit le fait que les maires des communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre transfèrent au président de cet établissement leur pouvoir de police et de circulation et du stationnement : cette mesure devra donc être appliquée sur les communes du PMA sur lesquelles seront mises en place des ZFE.

L'arrêté restaurant la ZFE doit comprendre a minima certaines informations : le territoire et le domaine routier concernés, les mesures de restriction de circulation applicables, les catégories de véhicules concernés, la procédure et les motifs de délivrance et de retrait de dérogations, 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.

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. Le projet d'arrêté créant la ZFE doit faire l'objet d'une consultation obligatoire du public et soumis pour avis aux parties prenantes. Une campagne d'information locale d'une durée minimale de 3 mois est également obligatoire.

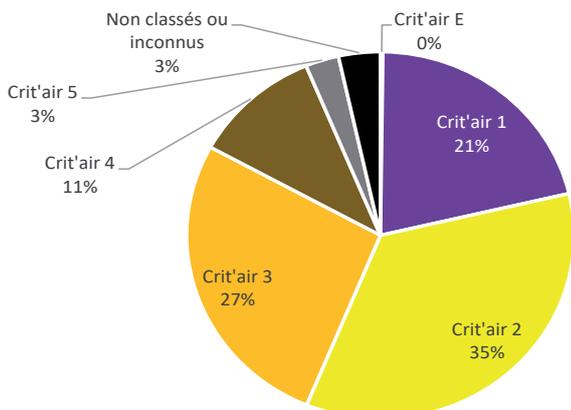
Quelle est la composition "Crit'air" du parc automobile du PMA ?

Au 1er janvier 2020, le parc de voitures du PMA s'élevait à 343 000 véhicules. Ce parc se répartissait de la manière suivante : Crit'air 1 (21%) ; Crit'air 2 (35%) ; Crit'air 3 (27%) ; Crit'air 4 (11%) ; Crit'air 5 et non classés (8%).

La répartition à l'échelle des EPCI du PMA est très homogène et relativement proche de ce qu'on observe au niveau national. (voir tableau ci-dessous)

Même s'il n'existe pas d'enjeu pour la mobilité quotidienne, on peut noter que 44% du parc du PMA ne pourra plus accéder aux 10 métropoles concernées par les mesures les plus restrictives qui visent les territoires les plus pollués, 44% du parc n'auraient plus été autorisés à circuler dès 2025.

Répartition du parc automobile du PMA en fonction de la classification Crit'Air (%)



Source : RSVERO, 2020, SDES

Vignette Crit'Air
certificat qualité de l'air
Voitures particulières

NORME EURO (inscrite sur la carte grise) ou, à défaut, date de 1^{re} immatriculation

- 0** Véhicules 100 % électriques et véhicules à hydrogène
- 1** Véhicules gaz et véhicules hybrides rechargeables

ESSENCE ET ASSIMILÉS	DIESEL ET ASSIMILÉS
1 EURO 5 et 6 à partir du 1 ^{er} janvier 2011	
2 EURO 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	EURO 5 et 6 A partir du 1 ^{er} janvier 2011
3 EURO 2 et 3 Entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	EURO 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
4	EURO 3 Entre le 1 ^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
5	EURO 2 Entre le 1 ^{er} juillet 1997 et le 31 décembre 2000 inclus
EURO 1 ET AVANT Véhicules non classés pour lesquels il n'y a pas de délivrance de vignettes Jusqu'au 31 décembre 1996	

Le tableau n'est pas contractuel. Pour une information plus précise, consultez 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.

Répartition du parc automobile en fonction de la classification Crit'Air (%)

	Crit'air E	Crit'air 1	Crit'air 2	Crit'air 3	Crit'air 4	Crit'air 5	Non classé ou inconnu
CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Ro mane	0.21	21	35	26	10	3	4
CA de Lens -L ié vi n	0.19	21	34	27	11	3	3
CA d'Hé nin-Car vin	0.23	20	35	27	11	3	3
PMA	0.20	21	35	27	11	3	3
France	0.37	22	35	26	10	3	5

Source : RSVERO, 2020, SDES



AULA
AGENCE D'URBANISME
DE L'ARTOIS

En partenariat avec :



Syndicat Mixte
des Transports
Artois-Gohelle

contact@aulartois.fr
03.21.56.11.42
www.aulartois.fr