


Circulaire PB/NR n°22.084

Envoi par courriel, 4 pièces jointes

Paris, 19 avril 2022



OBJET : MISE EN PLACE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

Une zone à faibles émissions mobilité (ZFE) est un périmètre dans lequel est instaurée une restriction de circulation, le cas échéant sur des plages horaires et jours déterminés, pour certaines catégories de véhicules. Elle vise à améliorer la qualité de l'air dans les plus grandes agglomérations ou dans les villes régulièrement exposées à des dépassements de seuils.

Dans le périmètre d'une ZFE, seuls les véhicules les moins polluants (en fonction de leur certificat Crit'Air) ont le droit d'y circuler.

Ce sont les communes ou les intercommunalités qui fixent les périodes où la circulation est restreinte, les types de véhicules concernés (voitures, poids lourds, etc) ainsi que le niveau Crit'Air minimum pour pouvoir circuler.

Ces ZFE sont mises en place soit volontairement soit du fait de l'entrée en application de la réglementation (lois d'orientation des mobilités et loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets).

Des mesures incitatives aux niveaux national et parfois local existent pour aider les usagers à renouveler leurs véhicules (particuliers et professionnels).



DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS


GRÂCE À LA LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE

Une mobilisation des agglomérations pour faire baisser de 40 % la pollution de l'air en ville dès 2025



 ZFE existantes

 ZFE en application de la loi d'orientation des mobilités

 ZFE créées grâce à la loi climat et résilience

I- Les « ZFE-m »

La loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi climat & résilience) a étendu le dispositif : **l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain.** (*Liste définie dans l'arrêté du 22 décembre 2021*)

Des zones à faibles émissions mobilité ont été mises en place dans 8 agglomérations :

- la Métropole du Grand Paris
- la Métropole de Grenoble
- la Métropole de Lyon
- Rouen-Normandie
- Reims
- Nice-Côte d'Azur
- Toulouse
- Saint-Etienne

De nouvelles zones à faibles émissions mobilité seront créées dans les métropoles de :

- Aix-Marseille-Provence
- Toulon-Provence-Méditerranée
- Montpellier-Méditerranée
- Strasbourg

À terme, ce sont plus de 45 ZFE (agglomération de plus de 150 000 habitants) qui seront mises en place en France d'ici 2025 soit un véhicule sur 3 du parc automobile français.

Depuis le 1^{er} 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 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.

L'identification des différentes catégories de véhicules concernées par la ZFE-m s'appuie sur les certificats qualité de l'air Crit'Air (CQA). La catégorie Crit'Air à laquelle le véhicule est éligible est définie à partir de son carburant et de son année de mise en circulation.

Les modalités de mise en place des ZFE-m :

Article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales :

- L'obligation d'instaurer une zone à faibles émissions mobilité est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, **le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération a créé une zone à faibles émissions mobilité couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public.**
- **Les zones à faibles émissions mobilité sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables, détermine les catégories de véhicules concernés et précise les motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées.**

L'inclusion de voies du domaine public routier national ou de voies du domaine public routier départemental situées hors agglomération dans les zones à faibles émissions mobilité est subordonnée à

l'accord, respectivement, du représentant de l'Etat dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer.

Les véhicules circulant dans une zone à faibles émissions mobilité font l'objet de l'identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique ([article L. 318-1 du code de la route](#))

- L'arrêté précise la durée pour laquelle les zones à faibles émissions mobilité sont créées.
 - 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, **ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine**, est mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'[article L. 123-19-1 du code de l'environnement](#) et 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, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées.
 - Lorsqu'un projet de zone à faibles émissions mobilité couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de participation du public.
 - 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.
 - 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.
 - Dans les zones à faibles émissions mobilité, l'autorité compétente prend des mesures de restriction de la circulation des véhicules automobiles construits pour le transport de personnes ou de marchandises dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et disposant d'au moins quatre roues suivants :
 - 1° Au plus tard le 1er janvier 2023, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2000 (véhicules diesel norme euro 2 (visible sur le certificat d'immatriculation) CRIT AIR 5) ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 1996 ;
 - 2° Au plus tard le 1er janvier 2024, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 (véhicules diesel norme euro 3 (visible sur le certificat d'immatriculation) – CRIT AIR 4) ;
 - 3° Au plus tard le 1er janvier 2025, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 véhicules diesel norme euro 4 (visible sur le certificat d'immatriculation) – CRIT AIR 3 et les véhicules essence euro 2 et 3 CRIT AIR 3) ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005.
- *Il est à noter qu'une collectivité peut aller au-delà de ce socle commun. Par exemple, concernant le Grand Paris, en 2024, cette interdiction sera étendue à la catégorie Crit'Air 2 (tous les diesels, y compris les plus récents et les essences d'avant 2011).*
- L'autorité compétente s'assure du déploiement et de l'installation des infrastructures de recharge pour véhicules électriques nécessaires au respect des normes de circulation.

L'autorité compétente a notamment la charge de concevoir, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge prévu à l'[article L. 353-5 du code de l'énergie](#). Ce schéma directeur tient compte des spécificités techniques de chaque borne et, le cas échéant, de la compensation financière des difficultés techniques qui y sont liées.

II- Les demandes de l'U2P

- **Nécessité d'intégrer dans les processus de mise en place des ZFE des représentants des organisations professionnelles représentant les entreprises de proximité (en plus des représentants des chambres consulaires), afin, pour les communes ou les EPCI, de faire connaître les spécificités des acteurs impactés par les décisions publiques ;**
- **Besoin d'un calendrier réaliste et adapté au regard de la disponibilité des différentes catégories de véhicules « propres » (véhicules légers, véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes, poids lourds de plus de 3,5 tonnes, véhicules de remorquage). Notamment et en l'état actuel de l'offre, le véhicule électrique n'est pas une alternative viable dans bien des cas (sujet de l'autonomie, en outre réduite en fonction du poids chargé dans les véhicules, des températures extérieures, déplacement en urgence des professionnels de santé, etc.) ;**
- **Besoin de visibilité sur les ZFE pour des professionnels dont la mobilité est un enjeu essentiel, et qui sont notamment amenés à se déplacer sur plusieurs ZFE, alors que les ZFE concernent et fixent de multiples critères :**
 - le périmètre géographique, tout ou partie de la commune ;
 - les modalités horaires ;
 - les classes de véhicules interdites,
 - la progressivité des règles de restriction de circulation dans le temps ;
 - les dérogations locales temporaires octroyées.
- **Besoin de visibilité sur les dérogations locales mise en place dans les agglomérations qui mettent en place une ZFE mobilité ainsi que sur les prochaines réunions de concertation en associant les organisations professionnelles ;**
- **Alignement des dérogations locales existantes entre toutes les métropoles qui ont mis en place une ZFE mobilité concernant la circulation des VUL ;**
- **Besoin de lisibilité sur le calendrier de l'offre des différentes catégories de véhicules « propres » par les constructeurs ;**
- **Besoin d'un guichet UNIQUE d'information sur les ZFE, les aides à l'acquisition de véhicules avec un accompagnement dédié aux professionnels (ex. le site [prime à la conversion](#) du ministère de la transition écologique qui propose un simulateur, notamment pour les VUL, mentionne seulement la possibilité de bénéficier d'aides locales. Or, il faut une vision complète et harmonisée des aides sans démultiplier les guichets d'information/recours aux aides) ;**
- **Besoin de renforcer les aides à la mobilité propre pour tenir compte du fait que, non seulement il s'agit de l'acquisition de véhicules plus coûteux, mais également de la dépréciation de la valeur de revente du véhicule cédé, ce qui pose la question des perspectives du marché de la revente des véhicules thermiques, du marché de l'occasion ;**
- **Prise en compte de la question des aides accordées par les métropoles aux entreprises non-résidentes intervenant dans les zones concernées ;**
- **Besoin de lisibilité sur l'offre de financement des constructeurs ;**

➤ **Besoin d'une offre de financement innovante ou de plateforme de mutualisation des achats pour permettre aux petites entreprises de bénéficier des tarifs tels qu'ils sont proposés dans le cas du renouvellement de grosses flottes de véhicules.**

XXXXX

Pour ces raisons, l'U2P a adressé des courriers aux ministres respectivement en charge de l'économie, des PME et de la transition écologique ainsi qu'au Président de l'Association des Maires de France & des Présidents d'intercommunalités (cf pièces jointes n°1 & 2).

L'U2P a également rencontré la Plateforme automobile et mobilité qui rassemble la filière automobile en France et porte la voix et l'expression des positions communes de la filière. Cette rencontre avait notamment pour objet d'échanger sur les problématiques rencontrées par les entreprises de proximité pour disposer de véhicules adaptés à leur activité et conformes aux exigences des ZFE et de voir ce que la filière automobile envisageait comme solution de mobilité plus « propre ».

Ce rendez-vous a permis d'examiner les points de convergence qui pourraient faire l'objet d'une demande commune à l'attention des pouvoirs publics. Un point de convergence pourrait concerner une demande d'aménagement de l'arrêté relatif à la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques, afin de permettre à davantage de véhicules de pouvoir circuler en ZFE et une position commune sur le calendrier.

Par ailleurs, une autre voie d'action concerne le décret à venir précisant les conditions d'application de l'obligation de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants et notamment : « *les modalités de dérogation aux obligations pour des motifs légitimes ou en cas d'actions alternatives mises en place et conduisant à des effets similaires à ceux de la création d'une zone à faibles émissions mobilité.* » (cf. article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales).

(à noter : Il s'agit d'une précision introduite par le Sénat lors de l'examen du projet de loi « Climat & résilience », retenant les arguments de la FNA, à savoir qu'un usager doit avoir un droit d'accès aux entreprises des services de l'automobile comme les centres de contrôle technique, afin de maintenir son véhicule dans des niveaux d'émission conformes et préserver sa sécurité. Il est en outre précisé que ces motifs de dérogations doivent aussi prévoir les déplacements de l'usager pour des motifs impérieux, ou en cas d'urgence (santé, convocation à un tribunal, etc.).

La liste de dérogations pour des motifs légitimes applicables pour les entreprises comme pour les particuliers pourrait être étayée en prenant en compte certaines activités des entreprises de proximité à l'instar des entreprises du dépannage remorquage qui n'ont pas accès à une offre de véhicules moins polluants mais qui doivent pouvoir sécuriser les voies suite à un accident de la circulation notamment.

Cette liste définie par décret éviterait en outre de devoir négocier ces dérogations auprès de chaque collectivité.

III- Votre action

Sur la base de ces éléments, et des ressources documentaires (cf point IV), nous vous invitons à vous rapprocher des décideurs locaux en vue de les sensibiliser et de les informer sur les problématiques posées par la mise en place des ZFE-M pour les entreprises de proximité.

Vous pouvez appuyer votre argumentation sur des éléments concrets propres à votre secteur géographique (composition du parc, modalités de mise en œuvre du dernier kilomètre pour les entreprises, surcoûts, problématiques de renouvellement des flottes).

Nous vous joignons également l'infographie élaborée par l'U2P Auvergne-Rhône-Alpes sur le sujet, à destination des élus, journalistes, etc. (cf pièce jointe n°3).

Cette communication peut être adaptée avec les chiffres de chaque métropole.

Pour mémoire, le programme Interlud qui vise à vous faciliter le dialogue avec les EPCI sur la mise en œuvre des ZFE, peut vous aider à intégrer les discussions en cours ou à venir. Nous vous invitons à contacter les correspondants locaux du programme (cf circulaire U2P n°21.074 ; contacts dans le dépliant en pièce jointe n°4).

IV- Ressources

Liens vers les sites Internet utiles :

➤ **Autonomie des véhicules, simulateur**

<https://www.automobile-propre.com/simulateur-autonomie-voiture-electrique/renault-zoe/>

➤ **Prix**

<https://www.automobile-propre.com/voiture-electrique/#modeles-voitures-electriques>

<https://jechangemavoiture.gouv.fr/jcmv/simulateur/#/vehicule>

<https://www.primealaconversion.gouv.fr/dboneco/accueil/>

➤ **Comparatif des offres**

<https://www.automobile-propre.com/comparateur-de-voitures/>

Rubrique dédiée aux utilitaires : <https://www.automobile-propre.com/utilitaire/>

<https://www.je-roule-en-electrique.fr/voitures-electriques>

➤ **Application pour visualiser les données du parc automobile des zones à faibles émissions**

ZFE :

Cette application de visualisation permet d'explorer les performances environnementales des véhicules de chaque zone à faibles émissions (ZFE). Elle s'appuie sur le classement Crit'Air des véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers, fondé sur la norme d'émission de substances polluantes « Euro » en vigueur au moment de leur immatriculation. Elle permet ainsi de quantifier précisément la part des véhicules susceptibles d'être concernés par une mesure d'interdiction de circulation dans le cadre de la mise en place de la ZFE.

<http://dataviz.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/ZFEShinyAppv3/>

➤ **Parc de véhicules selon leur catégorie Crit'Air dans les zones à faibles émissions (ZFE)**

Pour chaque territoire concerné par la mise en place d'une ZFE, une estimation du parc roulant des véhicules selon leur catégorie Crit'Air est fournie pour l'ensemble des véhicules, à savoir les voitures, les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, autobus et autocars, par commune et pour l'ensemble de l'agglomération. Données concernant l'ensemble des véhicules, véhicules particuliers, véhicules utilitaires légers et poids lourds, autobus et autocars des territoires en ZFE. Données disponibles au 1er janvier 2019, 2020 et 2021.

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-de-vehicules-selon-leur-categorie-critair-dans-les-zones-faibles-emissions-zfe>

- **Prime à conversion, site du Gouvernement avec un simulateur, concerne aussi les VUL (mais a priori pas les aides locales) :**

<https://www.primealaconversion.gouv.fr/dboneco/accueil/>

- **Lien pour mesurer le nombre de véhicules concernés par l'interdiction de circulation dans chaque département en fonction de la classification Crit'Air :**

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-de-vehicules-selon-leur-categorie-critair-dans-les-zones-faibles-emissions-zfe>

- **Statistiques sur le site du SDES (service statistique du ministère de la transition écologique) :**

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

Avec notamment, une application pour visualiser les données du parc automobile des zones à faibles émissions ZFE (info par métropole ZFE) : <http://dataviz.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/ZFEShinyAppv3/>

- **Tableau de classification des véhicules Critair**

<https://www.vignette-pollution.org/articles/classement-vignette-critair>

- **Tableau de classement des véhicules**

<https://certificat-air.gouv.fr/foire-aux-questions?thematic=classement-mon-vehicule>

- **Synthèse des dispositifs accessibles aux professionnels pour une mobilité propre**

Les professionnels ont accès à plusieurs types de dispositifs d'aides mis en place par l'Etat pour acheter des véhicules propres et installer une borne de recharge sur leur parking. Ces aides peuvent être cumulées avec des aides des collectivités territoriales.

Aides de l'Etat à l'achat ou à la location (pour une durée d'au moins deux ans) d'un véhicule utilitaire léger

Deux aides cumulables.

- **La prime à la conversion** : aide jusqu'à 9 000 € pour l'acquisition d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable neuf ou d'occasion en échange de la mise au rebut d'une voiture ou d'une camionnette Crit'Air 3 ou plus ancienne (diesel immatriculée pour la première fois avant 2011 ou essence immatriculée pour la première fois avant 2006). Pour l'acquisition d'un véhicule Crit'Air 1, sous condition d'émissions de CO₂, par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 13 489 €, la prime peut atteindre jusqu'à 3 000 €.

La prime à la conversion est majorée dans la limite de 1 000 € pour les personnes habitant ou travaillant dans une zone à faibles émissions, et pour les entreprises domiciliées dans ces mêmes zones, sous réserve qu'une collectivité territoriale ait accordé une aide similaire pour le même véhicule ;

- **Le bonus écologique** : aide d'un montant maximum de 7 000 € pour l'acquisition d'un véhicule utilitaire léger électrique ou hybride rechargeable neuf.

Pour aller plus loin et déposer sa demande :

<https://www.primealaconversion.gouv.fr/>

NB : la Métropole du Grand Paris peut abonder le bonus et la prime à la conversion pour les résidents de ses 131 communes de la Métropole par une aide d'un montant maximum de 6 000 € pour l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion, électrique, hydrogène, hybride ou GNV.

Les professionnels peuvent également être éligibles à des aides pour l'achat d'une voiture, d'un 2 roues, 3 roues ou quadricycle électrique ou encore d'un vélo à assistance électrique ou d'un vélo cargo.

Pour aller plus loin : <https://www.primealaconversion.gouv.fr/>

Prêt à taux zéro dans les zones à faibles émissions

La loi climat et résilience prévoit la mise en place, à partir du 1^{er} janvier 2023, d'une expérimentation de prêt à taux zéro dans certaines zones à faibles émissions, pour l'acquisition d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable de moins de 2,6 tonnes, neuf ou d'occasion.

Aides de l'Etat à l'achat d'un véhicule lourd

Bonus écologique jusqu'à 50 000 € pour l'achat ou la location (pour une durée d'au moins deux ans) d'un poids lourd, autobus ou autocar électrique et/ou hydrogène neuf.

Pour aller plus loin : <https://www.primealaconversion.gouv.fr/dboneco/accueil/accueilVehiculesLourd.html>

Appel à projets « Ecosystèmes des véhicules lourds » pour financer l'acquisition de véhicules lourds électriques et l'installation de bornes de recharge adaptées à leur usage.

Pour aller plus loin :

<https://agirpourlatransition.ademe.fr/entreprises/aides-financieres/20220216/ecosystemes-vehicules-lourds-electriques>

Aides à l'installation de bornes de recharge électrique

Les entreprises peuvent bénéficier d'aides au déploiement d'infrastructures de recharge pour leurs parkings (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).

Pour aller plus loin : <https://advenir.mobi/le-programme/>

Exonération de la taxe sur les véhicules de sociétés (TVS)

Pour les véhicules non polluants destinés exclusivement à la vente, à la location de courte durée, à l'exécution d'un service de transport à la disposition du public (lorsque ces opérations correspondent à l'activité normale de la société propriétaire, à l'enseignement de la conduite automobile, aux compétitions sportives (sauf pour les entreprises de pilotage sportif sur circuit qui sont imposables) ou à un usage agricole.

Pour aller plus loin :

<https://www.aides-entreprises.fr/aide/7045?from=p,98,Transports,%20v%C3%A9hicules%20propres;te,100,PARIS>

Aides locales

Des collectivités (régions, départements, villes) proposent différentes aides pour l'achat de véhicules plus propres et plus performants, mais aussi pour l'installation d'infrastructures de recharge. Leur montant ainsi que les conditions d'attributions varient selon les collectivités. Ces aides sont cumulables avec les aides de l'Etat dans certaines conditions.

Nous vous souhaitons bonne réception de ces éléments.
Bien cordialement.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. MÉTAYER', with a stylized flourish at the end.

Dominique MÉTAYER
Président