

AVIS **de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation,** **de l'environnement et du travail**

relatif à une demande d'avis sur un projet d'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules dans les Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA)

L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail a reçu le 1^{er} juin 2011 une demande d'avis sur un projet d'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules dans les ZAPA adressée par la Direction générale de l'Energie et du Climat.

En effet, la loi Grenelle II (Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement), via son article 182, met à disposition des « communes ou groupements de communes de plus de 100.000 habitants » un nouvel outil d'amélioration de la qualité de l'air : les ZAPA. Il s'agit de l'une des mesures phares du plan particules institué par la loi dite « Grenelle I » (Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 relative à la programmation du Grenelle de l'environnement) et validé le 28 juillet 2010.

Pour émettre son avis, l'agence s'est en particulier appuyée sur :

- Le projet d'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules dans les ZAPA ;
- La note explicative jointe au projet d'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules dans les ZAPA ;
- Les travaux d'expertise de l'agence portant sur les émissions de dioxyde d'azote de véhicules diesel (avis et rapport d'expertise collective – août 2009) ;

➤ **Considérant le projet d'arrêté ministériel, l'Anses émet les observations suivantes :**

– Dans l'Article 3, il est mentionné : « *Un véhicule équipé d'un dispositif de post-traitement homologué par le ministère chargé des transports pourra être classé dans un autre groupe de véhicules que celui correspondant à sa date de première immatriculation, s'il satisfait à des dispositions de limitation des émissions polluantes de particules et d'oxydes d'azote équivalentes à celles de cet autre groupe.* »

Cette mention pourrait être remplacée par : « *Un véhicule équipé d'un dispositif de traitement des émissions homologué par le ministère chargé des transports pourra être classé dans un autre groupe de véhicules que celui correspondant à sa date de première immatriculation, s'il satisfait à des dispositions de limitation des émissions polluantes de particules et d'oxydes d'azote équivalentes à celles de cet autre groupe.* »

En effet, les dispositifs de post-traitement se limitent aux dispositifs de traitement des émissions situés sur la ligne d'échappement en aval du moteur (exemples : filtres à particules, catalyseurs d'oxydation). Or, certains dispositifs de traitement des émissions ne

sont pas *stricto sensu* des dispositifs de post-traitement, comme par exemple les systèmes EGR (Exhaust Gas Recirculation) qui consistent à rediriger une partie des gaz d'échappement du moteur à combustion interne dans le collecteur d'admission du moteur. Néanmoins, comme ces dispositifs équipent uniquement une faible proportion des modèles récents de véhicules correspondant au groupe de véhicules à quatre étoiles dans le tableau en annexe du projet d'arrêté, et comme ces dispositifs ne peuvent être utilisés en rétrofit sur des modèles plus anciens, l'Article 3 tel que mentionné dans le projet d'arrêté reste pertinent par rapport aux groupes de véhicules caractérisés dans le tableau en annexe du projet d'arrêté.

- Dans l'Article 4, il est mentionné : « *La date de première immatriculation d'un véhicule appartenant aux groupes mentionnés à l'article 1 du présent arrêté peut être contrôlée grâce au certificat d'immatriculation du véhicule, grâce à une pastille fixée sur le pare-brise du véhicule conforme au modèle établi par le ministère chargé du développement durable pour chaque groupe de véhicule, ou bien grâce à des systèmes de contrôle automatique tels que la vidéo-protection par exemple.* »

Cette mention pourrait être remplacée par : « *La date de première immatriculation et la catégorie d'un véhicule appartenant aux groupes mentionnés à l'article 1 du présent arrêté peuvent être contrôlées grâce au certificat d'immatriculation du véhicule, grâce à une pastille fixée sur le pare-brise du véhicule conforme au modèle établi par le ministère chargé du développement durable pour chaque groupe de véhicule, ou bien grâce à des systèmes de contrôle automatique tels que la vidéo-protection par exemple.* »

En effet, d'après l'annexe 2 de la note explicative qui accompagne le projet d'arrêté, les véhicules pourraient être autorisés ou non à circuler dans les ZAPA selon leur groupe (nombre d'étoiles, code couleur) mais aussi selon leur catégorie (voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids lourds, bus et autocars, ...).

- Dans le tableau en annexe, il est mentionné en première ligne : « *Date de première mise en circulation* »

En cohérence avec les Article 1^{er}, 3 et 4 du projet d'arrêté, cette mention pourrait être remplacée par : « *Date de première immatriculation* ».

- Dans le nota en annexe, il est mentionné : « *Le code couleur et le nombre d'étoiles sont fonctions du niveau de pollution du groupe de véhicules. Les véhicules appartenant au groupe de véhicules à une étoile seront les premiers à être interdits de circuler en cas de décision de la collectivité locale et donc à être exclus de la ZAPA ; aucun mode d'identification de ces véhicules (couleur ou étoile) dans la ZAPA n'est donc à mettre en place pour ces groupes de véhicules.* »

Là encore, d'après l'annexe 2 de la note explicative qui accompagne le projet d'arrêté, les véhicules pourraient être autorisés ou non à circuler dans les ZAPA selon leur groupe (nombre d'étoiles, code couleur) mais aussi selon leur catégorie (voitures particulières, poids lourds, bus et autocars, ...). L'appartenance de véhicules au groupe à une étoile ne peut donc suffire à justifier l'absence de mode d'identification de ces véhicules.

➤ **Considérant la note explicative jointe au projet d'arrêté ministériel, l'Anses émet les observations suivantes :**

– Dans la partie « **5. Nomenclature des véhicules dans les ZAPA** », il est mentionné :
 « Les travaux de modélisation à partir desquels ont été réalisés les scénarios d'interdiction présentés en annexe 2 reposent sur les données et hypothèses suivantes : [...] 70% des propriétaires d'un véhicule interdit sur la zone choisiront de remplacer leur véhicule par un véhicule neuf de même motorisation. Les 30% restants opteront donc pour le report modal »

Cette mention peut amener des interrogations sur le caractère strictement arbitraire ou non de cette hypothèse, aucune information ou source d'information n'étant mentionnée afin d'appuyer le choix de cette hypothèse.

– Dans la partie « **5. Nomenclature des véhicules dans les ZAPA** », il est mentionné :
 « Pour les voitures de norme Euro 5, l'hypothèse de l'AFSSET considérant que les émissions réelles de dioxyde d'azote sont 10% plus élevées que les émissions des voitures de norme Euro 4 a été retenue. »

Les travaux d'expertise de l'agence portant sur les émissions de dioxyde d'azote de véhicules diesel (avis et rapport d'expertise collective – août 2009) ont retenu cette hypothèse pour les voitures diesel uniquement, et non pour l'ensemble des voitures quelque soit le type de motorisation, comme le laisse entendre cette mention. Pour les voitures de norme Euro 5 essence, l'hypothèse retenue dans ces travaux d'expertise est une réduction des émissions de monoxyde d'azote et dioxyde d'azote sur cycles réels, par rapport aux voitures de norme Euro 4 essence, dans la proportion prévue par les limites réglementaires en émission d'oxydes d'azote.

Ces travaux d'expertise montrent une contribution très faible des émissions de dioxyde d'azote des voitures essence dans les émissions totales de dioxyde d'azote du parc roulant actuel de voitures.

– Dans le tableau en annexe 1, il est mentionné :

- pour les véhicules utilitaires légers classés à une étoile : une date de première mise en circulation « *jusqu'au 30/09/1998 inclus* », qui apparaît incohérente avec la date correspondante dans le tableau en annexe du projet d'arrêté soit « *jusqu'au 30/09/1997 inclus* » ;
- pour les véhicules utilitaires légers classés à trois étoiles : une date de première mise en circulation « *entre le 01/01/2002 et le 31/12/2006 inclus* », qui apparaît incohérente avec la date correspondante dans le tableau en annexe du projet d'arrêté soit « *entre le 01/01/2001 et le 31/12/2005 inclus* ».

➤ **Enfin, de façon plus globale, l'Anses émet les observations suivantes :**

Une distinction selon le type de motorisation (notamment essence-diesel) serait une valeur ajoutée au dispositif présenté dans le projet d'arrêté compte tenu des différences marquées d'émissions unitaires de particules et d'oxydes d'azote entre les différents types de motorisation (notamment essence-diesel).

Dans les projets de textes réglementaires encadrant les expérimentations de ZAPA cités dans la note explicative, il n'est fait mention d'aucun dispositif de compensation destiné aux propriétaires des véhicules visés par l'interdiction de circuler dans une ZAPA, qui faciliterait soit le remplacement du véhicule, soit le report modal, et *in fine* l'acceptation sociétale du dispositif.

Le Directeur Général

Marc MORTUREUX

ANNEXES

→ AIR
b

ANSES Reçu le

01 JUIN 2011

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2011-SA-0143

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENTMINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES
ET DE L'INDUSTRIE*Direction générale de l'Énergie et du Climat**Direction de l'Énergie**Sous-direction Climat et Efficacité Énergétique**Bureau de la Qualité de l'Air*

Paris, le 25 MAI 2011

Le Directeur Général de l'Énergie et du Climat

à

Destinataires in fine

Réf. : DGEC/SCEE/SD5/5B/11-0377

Affaire suivie par : Laëtitia El Bèze

laetitia.el-beze@developpement-durable.gouv.fr

Tél. : 01 40 81 93 40 – Fax : 01 40 81 93 29

Objet : Consultation sur les projets de textes réglementaires supports des expérimentations de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA)**PJ :** Une note explicative
Un projet d'arrêté

Madame, Monsieur,

Pour réduire les effets néfastes de la pollution atmosphérique sur la santé, et respecter les normes de qualité de l'air fixées par la réglementation, la loi Grenelle II (Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement), via son article 182, met à disposition des « communes ou groupements de communes de plus de 100.000 habitants » un nouvel outil d'amélioration de la qualité de l'air : les « Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air » (ZAPA).

Il s'agit de l'une des mesures phares du plan particules institué par la loi dite « Grenelle I » (Loi n°2009-967 du 3 août 2009 relative à la programmation du Grenelle de l'environnement) et validé le 28 juillet 2010.

L'objet de ce courrier est de vous présenter les modalités de mise en œuvre des expérimentations de ZAPA en France dans la note explicative ci-jointe, ainsi que le projet d'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules dans les ZAPA. Il s'agit d'un projet de classification nationale des véhicules dans les ZAPA, en lien avec leurs émissions polluantes.

Ce projet a déjà fait l'objet d'une consultation en ligne sur le site du ministère, qui a fait apparaître les premiers éléments suivants : distinction souhaitée selon les carburants, des interrogations sur les conséquences socio-économiques, des demandes de classifications intermédiaires des deux roues.... Je vous prie de bien vouloir également me faire part de votre avis sur ce projet d'arrêté au plus tard le 10 juin 2011.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Directeur Général de l'Énergie et du
Climat,
Pierre-Franck CHEVET

Grande Arche – Paroi Nord – 92055 La Défense cedex – Tél : 33 (0)1 40 81 93 84

LISTE DES DESTINATAIRES		
Monsieur le Sénateur Bruno SIDO Membre du Comité National du Développement Durable et du Grenelle de l'Environnement (CNDGGE) Sénat	15, rue de Vaugirard	75291 PARIS Cedex 06
Monsieur le Sénateur Paul RAOULT Membre du Comité National du Développement Durable et du Grenelle de l'Environnement (CNDGGE) SENAT	15, rue de Vaugirard	75291 PARIS Cedex 06
Monsieur le Député Serge GROUARD Membre Du Comité National Du Développement Durable Et Du Grenelle De l'Environnement (CNDGGE) ASSEMBLEE NATIONALE	Palais Bourbon 126, rue de l'Université	75355 Paris Cedex 07 SP
Monsieur le Député Philippe TOURTELIER Membre Du Comité National Du Développement Durable Et Du Grenelle De l'Environnement (CNDGGE) ASSEMBLEE NATIONALE	Palais Bourbon 126, rue de l'Université	75355 Paris Cedex 07 SP
Assemblée des Communautés de France (ADCF)	191 Rue de Saint Honoré	75001 PARIS
Association des Communautés Urbaines de France (ACUF)	2 Rue de Villersexel	75007 PARIS
Association des Maires de France (AMF)	41 Quai d'Orsay	75343 PARIS Cedex 07
Association des Maires des Grandes Villes de France (AMGVF)	42 Rue Notre Dame des Champs	75006 PARIS
Association des Régions de France (ARF)	282 Boulevard Saint Germain	75007 PARIS
Association des Départements de France (ADF)	6 Rue Duguay Trouin	75006 PARIS
DREAL/DRIEE		
DRIEA	23 Rue Miollis	75015 PARIS
Madames et Messieurs les Préfets de Régions, Madames et Messieurs les Préfets de Départements, Monsieur le Préfet de Police de Paris		
Communauté du Pays d'Aix Direction Générale Adjointe Environnement et Infrastructures	CS 40 868	13626 Aix en Provence cedex 1
Clermont Communauté	64/66 Avenue de l'Union Soviétique	63007 Clermont Ferrand Cedex
Grenoble Alpes Métropole Direction du Pilotage de la Performance Gestionnaire Environnementale	Le Forum 3 Rue Malakoff	38000 GRENOBLE

Communauté Urbaine Grand Lyon Direction Générale au Développement Urbain	20 Rue du Lac	69003 LYON
Mairie de Paris	4 Rue Lobau	75004 PARIS
Paris Métropole	55 rue de Lyon	75012 PARIS
Communauté d'Agglomération de Plaine Communes Direction Générale Délégation Générale à l'Ecologie Urbaine	21 Avenue Jules Rimet	93218 SAINT DENIS Cedex
Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur	5 rue de l'Hôtel de ville	06364 NICE cedex 4
Communauté Urbaine de Bordeaux	Esplanade Charles de Gaulle	33076 BORDEAUX Cedex
Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et de l'Industrie (AFCCI)	45 Avenue d'Iéna BP : 448,16	75789 PARIS Cedex 16
Assemblée Permanente des Chambres de Métiers et de l'Artisanat (APCMA)	12 Avenue Marceau	75008 PARIS
Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART)	22 Rue Palestro	75002 PARIS
Conseil National des Transports	Arche Paroi Nord 5ème étage	92005 PARIS LA DEFENSE Cedex
Observatoire Energie, Environnement, Transports (OEET)	161, rue de Puivert Résidence Bergame (15)	34500 Béziers
Fondation Nicolas HULOT	52, Boulevard Malesherbes	75008 PARIS
Association des Amis de la Terre	2 rue Jules Ferry	93100 MONTREUIL-sous-BOIS
Association Robin des Bois	14 rue de l'Atlas	75019 PARIS
Association France Nature Environnement (FNE)	57 rue Cuvier	75231 PARIS
Association Greenpeace	22 rue des Rasseins	75020 PARIS
Association WWF	188 rue de la Roquette	75011 PARIS
Ecologie Sans Frontières	22, Rue Boulard	75014 PARIS

Association Française des Ingénieurs et Techniciens pour l'Environnement (A.F.I.T.E)	9 rue de Rocroy	75010 PARIS
Association Consommation Logement Cadre de vie (CLCV)	59 Boulevard Exelmans	75016 PARIS
Association Mouvement pour les Droits et le Respect des Générations Futures (MDRGF)	11 Grande rue	60690 FONTAINE LAVAGANNE
Union nationale interfédérale des œuvres et organismes privés sanitaires et sociaux (UNIOSS)	15, rue Albert	75013 PARIS
Comité pour les relations Nationales et internationales des Associations de Jeunesse et d'Education Populaire (CNAJEP)	15, Passage de la main d'Or	75011 PARIS
Comité Catholique contre la Faim et pour le Développement (CCFD)	4, rue Jean Lantier	75001 PARIS
Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports	32 rue Raymond Losserand	75014 PARIS
Confédération Générale des Petites et Moyennes Entreprises (CGPME) Commission environnement et développement durable	10 terrasse Bellini	92806 PUTEAUX CEDEX
Mouvement Des Entreprises de France (MEDEF) Commission Développement Durable	55 avenue Bosquet	75007 PARIS
Union Professionnelle Artisanale (UPA)	53 rue Ampère	75017 PARIS
Fédération des Entreprises du Commerce et de la Distribution (FDC)	12 Rue Euler	75008 PARIS
Association Française des Entreprises Privées (AFEP)	63 rue de la Boétie	75008 PARIS
Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA)	50 rue Rouget de Lisle	92158 SURESNES Cedex
Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA)	2 rue de Presbourg	75008 PARIS
Fédération Nationale de l'Artisanat Automobile (FNAA)	9/11 avenue Michelet	93583 SAINT OUEN Cedex
Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motorcycle (CSIAM)	5 Square Avenue du Bois	75116 PARIS
Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF)	Avenue du Général de Gaulle	54140 JARVILLE LA MALGRANGE
Union Professionnelle du Transport par Route (UPTR)	Avenue du Pont 104-106	1000 BRUXELLES

Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)	6 Rue Ampère	75017 PARIS
Fédération des Métiers des Transports (FMT)	55 Rue de la Boétie	75008 PARIS
Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP)	5 Rue Aumale	75009 PARIS
Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNVT)	106 Rue Amsterdam	75009 PARIS
CFTC	13, Ecluses Saint Martin	75010 PARIS
FO	14, Avenue du Maine Bâtiment A	75014 PARIS
CFE-CGC	63, rue Rocher	75008 PARIS
CGT	263, rue de Paris	93100 MONTREUIL SOUS BOIS
CFDT	4, Boulevard de la Vilette	75019 PARIS
IFSTTAR	23 rue Alfred Nobel	77490 CHAMPS SUR MARNE
ADEME	27 Rue Louis Vicat	75737 PARIS Cedex 15
AFSSET	253 Avenue du Général Leclerc	94701 MAISONS ALFORT
INERIS	Parc Technologique Alata B.P : 2	60550 VERNEUIL EN HALATTE
CITEPA	7 Cité Paradis	75010 PARIS
UTAC	Autodrome de Linas Monthéry BP 20212	91311 MONTLHERY Cedex
CERTU	9 Rue Juliette Récamier	69006 LYON
CETE		

NOTE EXPLICATIVE

1. Principe des ZAPA

Le principe des « Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air », inscrit dans la loi portant engagement national pour l'environnement (dite Loi Grenelle II du 12 juillet 2010), repose sur l'interdiction d'accès aux véhicules les plus émetteurs de particules et d'oxydes d'azote (NOx) dans la zone, accompagnée d'une dynamique plus large de réduction des émissions atmosphériques.

Les ZAPA pourront être instituées à titre expérimental pour trois ans, à l'initiative des communes ou groupements de communes de plus de 100 000 habitants, notamment dans les zones considérées comme des points noirs de pollution et pour lesquelles les valeurs limites réglementaires de la qualité de l'air ne sont pas - ou sont susceptibles de ne pas être - respectées.

Ainsi, les communes ou groupements de communes, accompagnés dans leur démarche par l'Etat, définiront les modalités et les conditions d'accès à la zone en fonction du contexte local.

2. Contexte

Plus de cent quatre vingt zones à bas niveaux d'émissions qui reposent sur le même principe que les ZAPA ont déjà été créées dans neuf pays européens. L'objectif recherché est le même pour tous les pays : réduire la pollution atmosphérique et ses effets néfastes sur la santé, et respecter les valeurs limites de la réglementation européenne, notamment celles relatives aux émissions et à la concentration dans l'air des polluants tels que le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules (PM₁₀).

D'après les premiers retours d'expériences européens, la réduction des émissions pourrait atteindre, au bout de deux à quatre ans, jusqu'à 15% pour les oxydes d'azote (par exemple à Berlin) ou 40% pour les particules (à Stockholm en Suède), avec un bénéfice sur l'étendue des zones en dépassement de normes (baisse de 33% des surfaces en dépassement de particules et baisse de près de 20% des surfaces en dépassement de NO₂ à Londres).

En France, le secteur des transports routiers contribue globalement pour 52% des émissions d'oxydes d'azote et pour 12% des émissions de particules en 2008, mais il peut être en ville une source encore bien plus importante. La part de ces émissions peut en effet atteindre en zone urbaine jusqu'à 65% pour les oxydes d'azote et 85% pour les particules. Le secteur des transports routiers est donc le principal secteur contributeur dans ces zones, souvent sujettes à des dépassements des valeurs réglementaires de la qualité de l'air. Réduire la circulation des véhicules dans ces zones est donc primordial pour respecter les normes réglementaires imposées depuis 2005 pour les particules, et améliorer la qualité de l'air.

Environ 42 000 personnes décèdent chaque année en France pour cause de maladie dues à la pollution par les particules dans l'air (décès en moyenne 10 ans plus tôt suite à des maladies cardiovasculaires, respiratoires et cancers). Cela touche donc chaque année 5% des décès en France, et représente une baisse d'espérance de vie de l'ordre de 8 mois dans les villes françaises.

Dans ce contexte, la mise en place des Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA) est un instrument à la disposition des collectivités locales pour réduire la pollution atmosphérique générée par la circulation routière, ainsi que son impact sur la santé humaine en zone urbaine. Elles doivent permettre de contribuer au respect des normes de qualité de l'air définies par la réglementation communautaire (procédure contentieuse contre la France en cours pour non respect des normes de particules dans certaines agglomérations). La réduction de la pollution atmosphérique permettrait d'éviter également les coûts sanitaires et sociaux associés (plusieurs dizaines de milliards d'Euro chaque année en France).

Il s'agit donc d'une politique publique dont les résultats auront des conséquences notoires pour la santé des français, une politique à laquelle chaque territoire français peut contribuer.

3. Procédure préalable à la mise en place d'une ZAPA en France

Première phase : les études

Compte tenu du caractère novateur du concept de ZAPA en France, des études préalables devront être menées pour examiner les modalités de mise en œuvre d'une ZAPA sur un territoire donné. Ces études portent à la fois sur les aspects techniques, environnementaux, économiques et sociaux.

L'Etat, en collaboration avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), propose d'accompagner la mise en place de projets de ZAPA en subventionnant à hauteur maximale de 70% la réalisation d'études d'opportunités. A cette heure, huit collectivités locales bénéficient de cette aide.

Deuxième phase : Sélection des projets d'expérimentation

Les communes ou groupements de communes souhaitant participer à l'expérimentation peuvent adresser leur projet de ZAPA, jusqu'au 13 juillet 2012 dernier délai, au préfet de département, qui le transmet, accompagné de ses observations, au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé du développement durable. Les premiers projets présentés suite aux études subventionnées dans le cadre de l'appel à projet « étude de faisabilité des ZAPA » sont attendus dès la fin de l'année.

Troisième phase : lancement des expérimentations

Les projets sélectionnés sont autorisés par décret pour une durée maximale de trois ans, voire quatre ans et demi en cas de prorogation.

Les communes ou groupements de communes où l'expérimentation a été autorisée adressent après chaque période de douze mois d'expérimentation, au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé du développement durable, un rapport contenant les informations nécessaires à son avancement et à son évaluation.

4. Encadrement juridique

Plusieurs textes réglementaires encadreront les expérimentations de ZAPA, en application de la loi dite « Grenelle 2 » (loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement) :

- **un arrêté de la ministre du développement durable définissant la nomenclature des véhicules dans les expérimentations de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air** : les véhicules sont classés en fonction de leur date de 1^{ère} immatriculation, en lien avec la norme Euro du véhicule. Le tableau de classification des véhicules est présenté en annexe 1 ;

- **un décret en Conseil d'Etat définissant les sanctions applicables en cas d'infraction dans une ZAPA** : a priori, une amende forfaitaire de quatrième classe (soit 135 €) pour les Poids Lourds, bus et autocar, et une amende forfaitaire de troisième classe pour les autres véhicules (soit 68 €) ;
- **un décret définissant les groupes de véhicules qui bénéficieront d'une dérogation nationale aux ZAPA** : les véhicules des services de police, de gendarmerie, des forces armées, les véhicules des unités d'instruction et d'intervention de la sécurité civile, les véhicules des SAMU et SMUR, les ambulances, les véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées (incluant les Grands Invalides de Guerre et les Grands Invalides Civils). Le décret définira également les modalités de demandes de dérogations locales supplémentaires pour les collectivités locales qui en feront la demande dans leur projet, après évaluation de l'impact environnemental d'une telle dérogation. Les dérogations pourront être partielle ou totale, géographiquement ou temporellement ;
- **un arrêté conjoint des ministres du développement durable et de l'Intérieur modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes** pour rendre opposable aux usagers la mesure par la mise en place d'une signalisation spécifique ;
- **un décret autorisant au cas par cas les expérimentations de ZAPA** : décret de lancement des expérimentations.

5. Nomenclature des véhicules dans les ZAPA

Les véhicules dans les ZAPA seront classés en plusieurs groupes en fonction de leur date de première immatriculation, en lien avec leur niveau d'émissions polluantes (norme Euro). Ces groupes sont définis par l'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules dans les expérimentations de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air, pour les deux-trois roues et quadri-cycles à moteurs, les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers, les Poids-Lourds, bus et autocar. Les véhicules 100% électrique ont été classés dans la dernière catégorie, la moins polluante, et pourront le cas échéant être reclassés.

Les collectivités locales souhaitant mettre en place une ZAPA choisiront, parmi ces groupes, lesquels seront interdits d'accès dans la zone créée sur leur territoire, en fonction du contexte local. En cas d'infraction à l'interdiction de circuler, une contravention pourra être dressée.

Par dérogation nationale, certains véhicules auront l'autorisation de circuler dans les ZAPA, quelle que soit leur date de première immatriculation. La liste de ces véhicules sera définie par décret. Il s'agira essentiellement des véhicules des forces de police, de gendarmerie, des forces armées, des services de la sécurité civile, des pompiers, des véhicules des SAMU et SMUR, des ambulances et des véhicules des personnes à mobilité réduite (ainsi que les Grands Invalides de Guerre et les Grands Invalides Civils).

En fonction du choix des collectivités locales, plusieurs scénarios d'interdiction des véhicules sont rendus possibles. Des exemples de scénarios les plus significatifs sont présentés en annexe 2 de cette note, accompagnés de leur impact sur la réduction de la circulation des véhicules et de la réduction des émissions polluantes.

Les émissions de CO₂ du véhicule ne sont pas un critère d'accès dans la ZAPA. Cependant, en accélérant le renouvellement du parc, en favorisant l'achat de véhicules plus récents, et donc de manière globale plus performants et plus sobres en carbone, elles auront un impact positif sur la réduction des émissions de CO₂. Les scénarios présentés en annexe 2 montrent en effet qu'en fonction des groupes de véhicules interdits sur la zone, la réduction des émissions de CO₂ peut atteindre jusqu'à 24% (dernière ligne du tableau de l'annexe 2).

Par ailleurs, bien que la classification des véhicules ne comporte pas à ce stade de distinction entre le type de motorisation des véhicules (notamment essence-diesel), l'annexe 2 présente quelques scénarios d'interdiction portant uniquement sur certaines véhicules diesel. Les résultats sont alors indiqués entre parenthèses dans le tableau de l'annexe, tant en pourcentage d'émissions qu'en part de parc de véhicules concernés.

Les travaux de modélisation à partir desquels ont été réalisés les scénarios d'interdiction présentés en annexe 2 reposent sur les données et hypothèses suivantes :

- Le parc de véhicules auquel est appliqué la modélisation est le parc en zones urbaines en 2009 (Inventaire OMINEA, janvier 2011, CITEPA)
- 70% des propriétaires d'un véhicule interdit sur la zone choisiront de remplacer leur véhicule par un véhicule neuf de même motorisation. Les 30% restants opteront donc pour le report modal (ce qui explique le décalage entre le pourcentage de véhicules concernés par une interdiction et l'impact sur la réduction de circulation).

Les facteurs d'émissions du modèle de calcul COPERT IV ont été utilisés, hormis pour les Poids Lourds et les voitures particulières Euro 5. Pour les Poids lourds, les facteurs d'émissions sont extraits de l'étude du TNO (« Real world NOx emission of Euro V vehicles », 11 novembre 2010, TNO Science et Industrie). Pour les voitures de norme Euro 5, l'hypothèse de l'AFSET considérant que les émissions réelles de dioxyde d'azote sont 10% plus élevées que les émissions des voitures de norme Euro 4 a été retenue.

Les résultats obtenus par cette modélisation ne prennent pas en compte les spécificités locales puisqu'ils reposent sur les données de parc nationales de l'ensemble des zones urbaines. Pour cette raison, aucun des scénarios présentés n'inclut une hypothèse d'interdiction du groupe des 2-3 roues et quadri-cycles à moteurs car les émissions de ces véhicules ont un impact localisé en ville qui ne peut être apprécié qu'en modélisant le parc local sur le périmètre de la ZAPA.

Les résultats de l'annexe 2 ont cependant une valeur indicative, tout en sachant que la composition initiale du parc de la zone d'interdiction est un paramètre important à prendre en compte.

L'outil de modélisation ayant été utilisé pour ces calculs sera mis à disposition des collectivités pour étudier la faisabilité d'une ZAPA sur leur territoire, avec la possibilité de remplacer les données de parc nationales par les données locales.

Le projet de classification pourra être révisé pour tenir compte des avis recueillis lors de la période de consultation et des besoins exprimés par les collectivités locales.

2011-SA-0143

ANNEXE 1

Projet de nomenclature des véhicules dans les ZAPA

CLASSE POLLUANTE	DATE DE PREMIERE MISE EN CIRCULATION (ou Norme Euro équivalente)			
	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRI-CYCLES A MOTEUR ¹	VOITURES PARTICULIERES ¹	VEHICULES UTILITAIRES LEGERS ¹	POIDS LOURDS, BUS et AUTOCAR ¹
*	Jusqu'au 30/06/2004 Inklus (Pré – Euro 2)	Jusqu'au 31/12/1996 Inklus (pré- Euro 2)	Jusqu'au 30/09/1998 inclus (Pré-Euro 2)	Jusqu'au 30/09/2001 inclus (Pré-Euro III)
		Entre le 01/01/2001 et le 31/12/2006 inclus (Euro 3)	Entre le 01/01/2002 et le 31/12/2006 inclus (Euro 3)	
	A partir du 01/07/2004 (Euro 2 et au delà) + tous les véhicules électriques	A partir du 01/01/2006 (Euro 4 et au delà) + tous les véhicules électriques	A partir du 01/01/2006 (Euro 4 et au delà) + tous les véhicules électriques	A partir du 01/01/2006 (Euro IV et au delà) + tous les véhicules électriques

L'affichage couleur est fonction du niveau de pollution pour chaque catégorie de véhicules.

¹ Motorisations essence, diesel, au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et au gaz naturel pour véhicules (GNV), ainsi que les véhicules à propulsion hybride.

ANNEXE 2

Scénarii d'interdiction	Réduction de la circulation véhicules.km	Pourcentage de véhicules concernés par l'interdiction			Réduction des émissions par rapport au total du transport routier			
		VP	VUL	PL	Dioxydes d'azote (NO2)	Oxydes d'azote (NOx)	Particules (PM10)	CO2
PL, Bus, Car Euro 0, I, II	- 0,5%	0	0	42%	-6,4%	-9,8%	-5,9%	-1%
PL, Bus, Car Euro 0, I, II,III	- 1,1%	0	0	78%	-21,7%	-18,1%	-12,5%	-4%
VUL Euro 0, 1 PL, Bus, Car Euro 0, I, II,III	-1,8%	0	21%	78%	-23,8%	-17,8%	-17,5%	-5,3%
VP et VUL Euro 0, 1 PL, Bus, Car Euro 0, I, II, III	-5,4%	21%	21%	78%	-14%	-29%	-28%	-10%
VP Euro 0, 1 VUL Euro 0, 1, 2 (diesel) PL, Bus, Car Euro 0, I, II	-5,8% (-5,7%)	21% (21%)	45% (45%)	42% (42%)	-2% (-2%)	-19% (-19%)	-27% (-27%)	-8% (-8%)
VP Euro 0, 1 VUL Euro 0, 1, 2 (diesel) PL, Bus, Car Euro 0, I, II,III	-6,4% (-6,3%)	21% (21%)	45% (45%)	78% (78%)	-13% (-13%)	-31% (-31%)	-33% (-33%)	-11% (-11%)
VP et VUL Euro 0, 1, 2 (diesel) PL, Bus, Car Euro 0, I, II	-10% (-8%)	43% (32%)	45% (45%)	42% (42%)	+4% (+4%) scénario non souhaité	-23% (-21%)	-34% (-33%)	-13% (-11%)
VP et VUL Euro 0, 1, 2 (diesel) PL, Bus, Car Euro 0, I, II,III	-11% (-8,6%)	43% (32%)	45% (45%)	78% (78%)	-8% (-8%)	-35% (-33%)	-41% (-40%)	-16% (-13%)
VP Euro 0, 1, 2 (diesel) VUL Euro 0, 1, 2 (diesel), 3 (diesel) PL, Bus, Car Euro 0, I, II,III	-13% (-10%)	43% (32%)	81% (79%)	78% (78%)	-9% (-8%)	-38% (-36%)	-48% (-47%)	-18% (-15%)
VP et VUL Euro 0, 1, 2 (diesel), 3 (diesel) PL, Bus, Car Euro 0, I, II,III	-19% (-15%)	69% (49%)	81% (80%)	78% (78%)	-5% (-4%)	-43% (-40%)	-56% (-54%)	-24% (-19%)

Lorsqu'une information est indiquée entre parenthèses, elle correspond à l'option alternative pour laquelle uniquement les véhicules diesel de cette norme Euro spécifique sont interdits. Ainsi VP Euro 0, 1, 2 (diesel) correspond à l'interdiction des VP essence et diesel Euro 0 et Euro 1, et à l'interdiction des VP diesel Euro 2.

2011 -SA- 0 1 4 3

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, du
Développement Durable, des
Transports et du Logement

Projet

ARRÊTÉ du

établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques

NOR :

Le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration,

Vu la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues,

Vu la directive 2007/46/CEE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 228-3, L. 226-2 à L. 226-11, R. 224-61 et R. 226-15,

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 318-1 et R. 311-1,

Vu l'arrêté du 19 juillet 1954 modifié relatif à la réception des véhicules automobiles ;

Vu l'arrêté du 2 mai 2003 modifié relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements ;

Vu l'arrêté du 18 novembre 2005 relatif au contrôle de conformité initial prévu à l'article R. 323-25 du code de la route ;

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

Vu l'avis de la Commission Consultative d'Evaluation des Normes en date du [...],

ARRÊTENT

Article 1^{er}

Les véhicules à moteur sont classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en plusieurs groupes en fonction de leur date de première immatriculation, conformément au tableau en annexe du présent arrêté.

A chaque groupe de véhicules, correspond un marquage permettant d'identifier les véhicules en fonction du niveau de pollution de leur groupe d'appartenance.

Article 2

Un véhicule satisfaisant, au moment de sa mise en circulation, à des dispositions de limitation des émissions polluantes de particules et d'oxydes d'azote équivalentes à celles d'un autre groupe de véhicules, pourra être classé dans cet autre groupe.

Une attestation du constructeur du véhicule justifiera l'équivalence de ces dispositions.

Article 3

Un véhicule équipé d'un dispositif de post-traitement homologué par le ministère chargé des transports pourra être classé dans un autre groupe de véhicules que celui correspondant à sa date de première immatriculation, s'il satisfait à des dispositions de limitation des émissions polluantes de particules et d'oxydes d'azote équivalentes à celles de cet autre groupe.

Les modalités liées à l'utilisation du dispositif de post-traitement seront précisées par arrêté ministériel.

Article 4

La date de première immatriculation d'un véhicule appartenant aux groupes mentionnés à l'article 1 du présent arrêté peut être contrôlée grâce au certificat d'immatriculation du véhicule, grâce à une pastille fixée sur le pare-brise du véhicule conforme au modèle établi par le ministère chargé du développement durable pour chaque groupe de véhicule, ou bien grâce à des systèmes de contrôle automatique tels que la vidéoprotection par exemple.

Article 5

Le Directeur Général de l'Energie et du Climat et le Directeur Général des Collectivités Locales sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le

La ministre de l'écologie, du
développement durable, des transports et
du logement,

Pour la ministre et par délégation :

Le directeur général
de l'énergie et du climat,
P-F CHEVET

Le ministre de l'intérieur, de l'outre-
mer, des collectivités territoriales, et de
l'immigration,

Pour le ministre et par délégation,
Le Directeur Général des Collectivités
Locales
E. JALON

ANNEXE

Classification des véhicules dans les Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air

GROUPE	DATE DE PREMIERE MISE EN CIRCULATION			
	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES A MOTEUR ¹	VOITURES PARTICULIERES ²	VEHICULES UTILITAIRES LEGERS ³	POIDS LOURDS, BUS et AUTOCAR ⁴
*	Jusqu'au 30/06/2004 Inklus ⁵	Jusqu'au 31/12/1996 Inklus ⁵	Jusqu'au 30/09/1997 Inklus ⁵	Jusqu'au 30/09/2001 Inklus ⁵
		Entre le 01/01/2004 et le 31/12/2005 Inklus ⁵	Entre le 01/01/2001 et le 31/12/2005 Inklus ⁵	
	Pour les véhicules à propulsion électrique Quelle que soit la date	Pour les véhicules à propulsion électrique Quelle que soit la date	Pour les véhicules à propulsion électrique Quelle que soit la date	Pour les véhicules à propulsion électrique Quelle que soit la date
	Pour les autres véhicules A partir du 01/07/2004	Pour les autres véhicules A partir du 01/01/2004	Pour les autres véhicules A partir du 01/01/2001	Pour les autres véhicules A partir du 01/01/2001

Nota : Le code couleur et le nombre d'étoiles sont fonctions du niveau de pollution du groupe de véhicules. Les véhicules appartenant au groupe de véhicules à une étoile seront les premiers à être interdits de circuler en cas de décision de la collectivité locale et donc à être exclus de la ZAPA ; aucun mode d'identification de ces véhicules (couleur ou étoile) dans la ZAPA n'est donc à mettre en place pour ces groupes de véhicules.

¹ Parmi les véhicules de catégories L1e ou L2e et/ou de genre national CL ou CYCL, parmi les véhicules de catégories L3e ou L4e et/ou de genre national MTL ou MTT1 ou MTT2, parmi les véhicules de catégories L5e et/ou de genre national TM et parmi les véhicules de catégories L6e ou L7e et/ou de genre national QM

² Parmi les véhicules de catégorie M1 et/ou de genre national VP

³ Parmi les véhicules de catégorie N1 et/ou de genre national CTTE, ou les véhicules de genre national VASP

⁴ Parmi les véhicules de catégorie M2 ou M3 et/ou de genre national TCP et parmi les véhicules de catégorie N2 ou N3 et/ou de genre national CAM

⁵ Pour les véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé (essence), ceux équipés d'un moteur à allumage par compression (diesel) et ceux fonctionnant au gaz naturel pour véhicules, au biocarburant et au gaz de pétrole liquéfié ainsi que les véhicules à propulsion hybride

⁶ les véhicules routiers avec chaîne de traction électrique, équipés d'un ou plusieurs moteurs de traction mus exclusivement par l'électricité