

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

relatif à une demande d'avis sur deux projets de décrets encadrant les expérimentations de 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 16 août 2011 une demande d'avis sur deux projets de décrets encadrant les expérimentations de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (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 de décret relatif aux véhicules autorisés à circuler dans les expérimentations de ZAPA, accompagné du rapport au premier ministre et de l'étude d'impact ;
- le projet de décret relatif à l'identification des véhicules et aux sanctions applicables en cas d'infraction à une mesure d'interdiction ou de restriction de la circulation, accompagné du rapport au premier ministre et de l'étude d'impact ;
- la dernière version du projet d'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de polluants atmosphériques ayant déjà fait l'objet d'une première consultation (mise en ligne du 6 au 28 avril 2011 puis saisine par courrier du 25 mai au 10 juin) ;
- la dernière version de la note explicative jointe au projet d'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de polluants atmosphériques ;
- l'avis de l'Anses du 13 juillet 2011 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) (saisine 2011-SA-0143)
- 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 de décret relatif aux véhicules autorisés à circuler dans les expérimentations de ZAPA ;**

Ce projet de texte n'appelle pas de remarque de la part de l'Anses.

➤ **Considérant le projet de décret relatif à l'identification des véhicules et aux sanctions applicables en cas d'infraction à une mesure d'interdiction ou de restriction de la circulation ;**

L'Anses s'interroge sur les raisons de l'inscription, dans les visas, du décret n° 2011-321 du 23 mars 2011 relatif à l'étiquetage des produits de construction ou de revêtement de mur ou de sol et des peintures et vernis sur leurs émissions de polluants volatils.

La lettre d'accompagnement souligne que trois principaux textes réglementaires permettront d'encadrer, au niveau national, les expérimentations de ZAPA, prévues pour une période de 3 à 4 ans et demi :

- les deux projets de décrets encadrant les expérimentations de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA) et faisant l'objet de la consultation :
- La dernière version du projet d'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de polluants atmosphériques ayant déjà fait l'objet d'une première consultation (mise en ligne du 6 au 28 avril 2011 puis saisine par courrier du 25 mai au 10 juin) et communiquée à titre indicatif.

Etant donné l'articulation étroite entre ces textes, l'Anses souhaite rappeler un certain nombre d'observations émises dans son avis du 13 juillet 2011 sur le projet d'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de polluants atmosphériques (saisine 2011-SA-0143) et *a priori* non reprises dans la dernière version du projet d'arrêté :

➤ Considérant le projet d'arrêté ministériel :

– Dans l'Article 4, il est mentionné : « *Les véhicules équipés d'un dispositif de post-traitement des émissions polluantes installé postérieurement à la mise en circulation du véhicule peuvent être classés dans le groupe de véhicules avec une ou plusieurs étoiles supplémentaires en fonction de leur motorisation si le dispositif satisfait aux conditions de validation définies par le ministère chargé des transports et le ministère chargé de l'environnement.* »

Cette mention pourrait être remplacée par : *Les véhicules équipés d'un dispositif de traitement des émissions des émissions polluantes installé postérieurement à la mise en circulation du véhicule peuvent être classés dans le groupe de véhicules avec une ou plusieurs étoiles supplémentaires en fonction de leur motorisation si le dispositif satisfait aux conditions de validation définies par le ministère chargé des transports et le ministère chargé de l'environnement.* »

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 5, 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 au moyen du certificat d'immatriculation du véhicule, au moyen d'une pastille fixée sur le pare-brise du véhicule conforme au modèle établi par les ministères chargés de l'environnement, des transports, de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités locales, pour chaque groupe de véhicule, ou bien au moyen des systèmes de contrôle automatique tels que la vidéoprotection.* »

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 au moyen du certificat d'immatriculation du véhicule, au moyen d'une pastille fixée sur le pare-brise du véhicule conforme au modèle établi par les ministères chargés de l'environnement, des transports, de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités locales, pour chaque groupe de véhicule, ou bien au moyen des systèmes de contrôle automatique tels que la vidéoprotection.* »

En effet, d'après l'annexe 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, ...).

➤ Considérant la note explicative jointe au projet d'arrêté ministériel:

– Dans la partie « 6. Modélisation de l'impact d'une mesure d'interdiction de circuler sur la réduction des émissions polluantes », il est mentionné : « *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* »

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 « 6. Modélisation de l'impact d'une mesure d'interdiction de circuler sur la réduction des émissions polluantes », 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.

Le Directeur Général

Marc MORTUREUX

ANNEXES

→ Air
classé 2

COURRIER ARRIVE
16 AOUT 2011
DIRECTION GENERALE



2011 -SA- 0 2 2 2

11.487

PSE
11.487

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

COURRIER REÇU LE
16 AOUT 2011

MINISTÈRE
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 09 AOUT 2011

Le Directeur Général de l'Énergie et du Climat

à

Destinataires in fine

Réf. : DGEC/3CEE/SD3/5B/11-0624
Affaire suivie par : Laëtitia El BEZE
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 décrets encadrant les expérimentations de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA)

PJ : Deux projets de décret, accompagnés de leur étude d'impact et rapport au premier ministre
Un projet d'arrêté
La note explicative ZAPA transmise par courrier du 25 mai 2011 mise à jour

Madame Monsieur,

Faça à des dépassements de plus en plus fréquents des normes de la qualité de l'air en France, il est urgent de proposer des actions efficaces pour réduire la pollution de l'air et protéger ainsi la santé de nos concitoyens.

Conformément aux dispositions de la loi Grenelle II (n°2010-798 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement), les Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA), seront instituées à cet effet, par les collectivités locales volontaires de plus de 100 000 habitants, dans les zones particulièrement polluées par la circulation routière.

Il s'agit de l'une des mesures phares du plan particules institué par la loi dite « Grenelle I » (Loi n°2009-937 du 3 août 2009 relative à la programmation du Grenelle de l'environnement) et validé le 28 juillet 2010.

Une note explicative de l'ensemble du dispositif ZAPA est annexée à ce courrier.

Trois principaux textes réglementaires permettront d'encadrer, au niveau national les expérimentations de ZAPA, prévues pour une période de 3 ans à 4 ans et demi.

Le projet d'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leurs émissions de polluants atmosphériques a déjà fait l'objet d'une consultation (mise en ligne du 6 au 28 avril 2011 puis saisine par courrier du 25 mai au 10 juin). Il vous est communiqué en pièce jointe dans sa dernière version, après prise en compte des remarques recueillies lors de cette consultation.

Pour compléter le dispositif réglementaire, deux projets de décret ont été élaborés :

- Le premier liste les véhicules autorisés à circuler dans les ZAPA, quelles que soient les mesures d'interdiction ou de la circulation mises en place. Les véhicules concernés sont

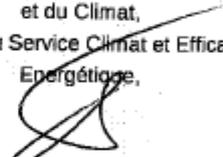
certaines véhicules d'intérêt prioritaire, les véhicules des forces armées ainsi que les véhicules bénéficiant d'une carte de stationnement pour handicapés.

- Le second décret harmonise la classification des véhicules en fonction de leurs émissions polluantes pour les différentes mesures d'interdiction ou de restriction de la circulation (pic de pollution, Plans de Protection de l'Atmosphère, Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air). Il rend possible l'utilisation d'une pastille colorée pour identifier les véhicules en fonction de cette classification. Pour les ZAPA, il définit des sanctions en cas d'infraction (contravention de la 3^{ème} ou de la 4^{ème} classe), avec la possibilité d'utiliser les recettes des contraventions pour des études ou des opérations de mise en œuvre des ZAPA.

Je vous prie de bien vouloir me faire part de votre avis sur ces projets de décret au plus tard le 02 septembre 2011.

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

Pour le Directeur Général de l'Energie
et du Climat,
Le Chef du Service Climat et Efficacité
Energétique,


Pascal DUPUIS

2011-SA-0222

RAPPORT AU PREMIER MINISTRE

Projet de décret relatif aux véhicules autorisés à circuler dans les expérimentations de zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA)

Le présent décret a pour objet de définir la liste des véhicules autorisés à circuler dans les expérimentations de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA), par dérogation nationale, et quelles que soient les mesures d'interdiction ou de restriction de la circulation mise en œuvre dans ces zones.

Le principe d'une ZAPA repose essentiellement sur l'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants dans la zone mais peut également permettre de développer une dynamique plus large de mesures de réduction des émissions de polluants atmosphériques.

En application de l'article L. 228-3 du code de l'environnement, les catégories de véhicules listées dans ce décret ne seront pas concernées par les interdictions et restrictions de circulation mises en œuvre dans les ZAPA, sur tout le territoire national.

Le projet de décret prévoit également que d'autres véhicules puissent faire l'objet d'une dérogation, localement, sur demande des collectivités locales à l'initiative des expérimentations, et après analyse de l'impact environnemental généré pour ne pas porter atteinte à l'efficacité globale du dispositif.

Tel est l'objet du présent décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre signature.

ETUDE D'IMPACT

2011 -SA- 0 2 2 2

Projet de décret relatif**aux véhicules autorisés à circuler dans les expérimentations de zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA)**

La présente étude d'impact concerne le projet de décret relatif aux véhicules en dérogation des expérimentations de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA), en application de l'article L. 228-3 du code de l'environnement. Le principe d'une ZAPA repose en particulier sur l'interdiction ou la restriction d'accès aux véhicules les plus polluants dans la zone.

I - Impact juridique et administratif**I-1 - Réglementation applicable et modifications proposées**

L'article L. 228-3 du Code de l'environnement introduit la possibilité pour les « communes ou groupements de communes de plus de 100 000 habitants » d'instituer, à titre expérimental des Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA) et définit les modalités de leur mise en oeuvre.

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.

Conformément au quatrième alinéa du paragraphe II de l'article L. 228-3 sus-mentionné, le présent projet de décret a pour objectif de lister les véhicules qui bénéficieront d'une dérogation nationale aux mesures d'interdiction de circulation dans les ZAPA, et de prévoir la possibilité d'étendre cette liste, localement, à d'autres véhicules, après demande des collectivités locales porteuses des projets de ZAPA.

Certains véhicules bénéficieront d'une dérogation nationale, fondée sur la définition de véhicules d'intérêt général du code de la route, leurs missions ne devant pas être mises en péril par des mesures de restriction de la circulation. Les véhicules d'intervention d'EDF, GDF et de la SNCF ont toutefois été ôtés mais pourront éventuellement être traités dans les cas de demandes de dérogations locales. Une dérogation nationale est également proposée pour les véhicules des forces armées, ainsi que pour les personnes handicapées pour lesquelles la restriction de l'usage du véhicule n'est pas envisageable.

Des listes complémentaires de véhicules en dérogations locales pourront donc être proposées par les collectivités locales, au cas par cas, en fonction du contexte local, de l'impact sur la qualité de l'air de la dérogation, et de la nécessité de veiller au respect des principes constitutionnels ou à valeur constitutionnelle sur la zone (notamment le respect du principe de liberté d'aller et venir). Ces demandes de dérogation seront présentées dans le projet d'expérimentation transmis aux ministres chargés du développement durable et des collectivités locales, pour validation avec l'ensemble du projet par décret.

Ce décret introduit un nouvel article dans le Code de l'environnement.

I-2 - Impact administratif

Une identification spécifique des véhicules en dérogation devra être prévue pour la mise en place de la surveillance et du contrôle des dispositions de la ZAPA.

II - Impact sur la santé et l'environnement, impact économique**II-1 – Impact sur la santé et l'environnement**

Depuis les vingt dernières années du XXe siècle, de nombreuses études épidémiologiques réalisées dans différentes parties du monde, ont montré l'existence de liens entre les niveaux usuels de pollution atmosphérique urbaine et la santé des populations en termes de mortalité, d'hospitalisations, de recours aux services d'urgences et de consultations entre autres.

En zones urbaines, étant donné l'importance de la contribution du trafic routier aux émissions de polluants atmosphériques, la mise en œuvre de mesures de restriction ou d'interdiction de la circulation dans les ZAPA devrait permettre une réduction significative des émissions d'oxydes d'azote et de particules, et de leur impact sur la santé humaine.

Ce projet de décret a pour objectif de lister les véhicules en dérogation de ces mesures. La liste des dérogations nationales a été réduite aux dérogations indispensables pour répondre à certains besoins fondamentaux des citoyens, et ne devrait pas remettre en cause l'efficacité des expérimentations sur l'amélioration de la qualité de l'air.

Les dérogations complémentaires accordées localement devront être étudiées préalablement pour veiller à ce qu'elles ne remettent pas en cause l'efficacité des ZAPA sur l'amélioration de la qualité de l'air.

II-2 - Effets sociaux

La légitimité des ZAPA repose sur les avantages globaux qu'elles apportent à la collectivité. La mise en place des ZAPA aura pour effet de réduire la pollution atmosphérique ainsi que d'autres nuisances liées à l'usage des véhicules en zone urbaines.

Outre le fait que ce projet de décret ne remettra pas en cause ces avantages, il permettra de garantir le maintien de certains droits fondamentaux, et notamment ceux assurés par les services chargés de la protection des citoyens sur la zone. Il tient également compte de la situation spécifique des personnes à mobilité réduite.

II-3 – Impact économique et budgétaire

L'impact économique et budgétaire de ce projet de décret est intimement lié la décision ou non des collectivités locales à l'initiative des ZAPA de rendre payantes les dérogations locales. Il ne peut pas être estimé en amont. Les dérogations nationales seront elles gratuites.

* *

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2334-24 et R. 2334-10 à R. 2334-12 ;

Vu le décret n° 2011-321 du 23 mars 2011 relatif à l'étiquetage des produits de construction ou de revêtement de mur ou de sol et des peintures et vernis sur leurs émissions de polluants volatils, et notamment son article 2 ;

Vu l'avis du Conseil National de l'Air en date du 28 juin 2011,

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

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète

Article 1^{er}

L'article R. 318-2 du code de la route est remplacé par un article ainsi rédigé :

« Art. R. 318-2 :

« I. Les véhicules à moteur sont classés en fonction de leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique, au sens des dispositions de l'article L. 318-1 du présent code et de l'article L. 228-3 du code de l'environnement, par arrêté des ministres chargés des transports, de l'environnement, des collectivités locales, de la modernisation et de l'action territoriale, des libertés publiques et des affaires juridiques.

« II. Les véhicules visés au I. ci-dessus peuvent être identifiés par une pastille dont le modèle, les conditions et les modalités de délivrance sont définis par arrêté des ministres chargés des transports, de l'environnement, de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités locales. »

Article 2

La section 2 du chapitre VI du titre II du livre II du code de l'Environnement (partie réglementaire) est complétée par un paragraphe 8 ainsi rédigé :

« Paragraphe 8 : Expérimentation de zones d'actions prioritaires pour l'air

« Article R. 226-15 :

« Dans une zone d'actions prioritaires pour l'air où est mise en œuvre l'expérimentation prévue à l'article L. 228-3 du présent code, est puni de l'amende prévue à l'article R. 318-1-1 du code de la route :

« 1° Le fait de ne pas respecter l'interdiction ou la restriction de circuler ;

« 2° Le fait de ne pas apposer sur son véhicule, lorsqu'elle est obligatoire, la pastille conforme à l'arrêté interministériel visé au II. de l'article R. 318-2 du code de la route. »

Article 3

Après l'article R. 318-1 du code de la route, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Article R. 318-1-1 :

« Dans une zone d'actions prioritaires pour l'air dans laquelle est mise en œuvre l'expérimentation prévue à l'article L. 228-3 du code de l'environnement

« I. Le fait de ne pas respecter l'interdiction ou la restriction de circuler est puni :

« 1° Pour les véhicules de catégories M2, M3, N2 et N3 définies à l'article R. 311-1 du présent code : de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

« 2° Pour les véhicules de catégories M1, N1 et L définies à l'article R. 311-1 du présent code : de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

« II. Le fait de ne pas apposer la pastille conforme aux dispositions de l'arrêté interministériel visé au II. de l'article R. 318-2 du code de la route, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. »

Article 4

L'article R. 224-15 du code de l'environnement est abrogé.

Article 5

A la fin de l'article R. 2334-12 du code général des collectivités territoriales, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« g) Etudes et mise en œuvre d'expérimentations de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air prévues à l'article L. 228-3 du code de l'environnement. »

Article 6

A compter du 1^{er} janvier 2012, le paragraphe 8 de la section 2 du chapitre VI du titre II du livre II du code de l'Environnement (partie réglementaire) et l'article R. 226-15, tels qu'ils résultent du présent décret, deviennent respectivement le paragraphe 9 et l'article R. 226-16.

Article 7

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, le garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés et le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le []

Par le Premier ministre :

La ministre de l'écologie, du
développement durable, des Transports
et du Logement

Le garde des sceaux,
ministre de la justice et des libertés,

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

2011-SA-0222

RAPPORT AU PREMIER MINISTRE**Projet de décret****relatif à l'identification des véhicules et aux sanctions applicables en cas d'infraction à une mesure d'interdiction ou de restriction de la circulation**

Le présent décret a pour objet d'harmoniser la classification des véhicules en fonction de leur émissions polluantes des différentes mesures d'interdiction ou de restriction de la circulation (pic de pollution, Plan de Protection de l'Atmosphère, Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air). Il offre la possibilité d'identifier les véhicules de cette classification par une pastille colorée dont les modalités sont définies par arrêté interministériel.

Il fixe également les sanctions prévues à l'article L. 228-3 du code de l'environnement concernant les expérimentations de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA).

Le principe d'une ZAPA repose essentiellement sur l'interdiction d'accès aux véhicules les plus polluants dans la zone mais peut permettre de développer une dynamique plus large de mesures de réduction des émissions de polluants atmosphériques.

A l'heure actuelle, plus de cent quatre vingt zones à bas niveaux d'émissions qui reposent sur le même principe que les ZAPA sont menées à travers huit 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 celle relative aux émissions et à la concentration dans l'air des polluants tels que le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules (PM₁₀).

Le montant de la contravention en cas d'infraction aux mesures d'interdiction de circuler dans les zones à bas niveaux d'émissions en Europe peut varier de 40 € comme en Allemagne, jusqu'à plus de 2000 € en Autriche, en cas de paiement dans les délais impartis.

Le projet de décret définit dans les ZAPA des sanctions proportionnées et dissuasives, afin de contribuer à l'efficacité du dispositif pour l'amélioration de la qualité de l'air en France. Il propose ainsi de sanctionner les infractions relatives à l'interdiction de circuler dans une ZAPA par une contravention de la quatrième classe pour les Poids Lourds, Bus et autocar, et une contravention de la troisième classe pour les autres véhicules. La sanction en cas d'infraction à l'obligation d'identifier le véhicule en fonction de ses caractéristiques polluantes par une pastille conforme aux spécifications réglementaires correspond à une contravention de la quatrième classe.

Tel est l'objet du présent décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre signature.

2011 -SA- 0 2 2 2

ETUDE D'IMPACT**Projet de décret relatif****relatif à l'identification des véhicules et aux sanctions applicables en cas d'infraction à une mesure d'interdiction ou de restriction de la circulation**

La présente étude d'impact concerne le projet de décret relatif à l'identification des véhicules et aux sanctions applicables en cas d'infraction à une mesure d'interdiction ou de restriction de la circulation.

Ces mesures peuvent être prises par les collectivités locales dans les expérimentations de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA), mais aussi par les préfets dans les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) ou en cas de pic de pollution.

I - Impact juridique et administratif**I-1 - Réglementation applicable et modifications proposées**

L'article L. 228-3 du Code de l'environnement introduit la possibilité pour les « communes ou groupements de communes de plus de 100 000 habitants » d'instituer, à titre expérimental des Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA) et définit les modalités de leur mise en oeuvre.

Conformément au paragraphe III de l'article L. 228-3 sus-mentionné, le présent projet de décret a pour objectif de définir les sanctions en cas d'infraction aux dispositions relatives aux véhicules routiers à moteur dans les expérimentations de ZAPA. Ces dispositions concernent la possibilité d'identifier les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes par une pastille colorée, et l'interdiction ou la restriction de circuler pour certains véhicules considérés comme les plus polluants dans une ZAPA donnée.

Les sanctions sont prévues dans un nouvel article du code de la route, à l'article R. 318-1-1. Un nouvel article est également créé dans le code de l'environnement pour y faire référence. Elles correspondent :

- pour infraction relative aux modalités d'identification des véhicules par une pastille : à une contravention de la 4^e classe
- pour infraction relative à l'interdiction ou la restriction de circuler : à une contravention de la 4^e classe pour les Poids-Lourds, autocar et bus, et à une contravention de la 3^e classe pour les autres véhicules, y compris les véhicules utilitaires. Une distinction en fonction de la catégorie du véhicule a été prévue pour que la contravention soit assez dissuasive en fonction du propriétaire du véhicule (entreprise, collectivité locale ou particulier).

Ce projet de décret modifie également les dispositions caduques relatives aux véhicules pouvant bénéficier de la pastille verte (article R. 318-2 du code de la route). Il harmonise la classification des véhicules en fonction de leur contribution à la pollution atmosphérique, prévue à l'article L.318-1 du code de la route, avec celle définie pour les Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air par arrêté interministériel, en application de l'article L. 228-3 du code de l'environnement. Il rend possible l'identification des véhicules par une pastille colorée en fonction de cette classification.

Il supprime également l'article R. 224-15 du code de l'environnement faisant référence aux dispositions du dispositif caduque de la pastille verte.

Ce décret introduit ainsi un nouvel article dans le Code de l'environnement et un nouvel article dans le Code de la route et, simultanément, il supprime un autre article du Code de l'environnement et modifie un autre article du Code de la route.

Enfin, le code général des collectivités locales est modifié à l'article R. 2334-12 pour introduire l'éligibilité du financement des études et opérations de mise en œuvre des expérimentations de ZAPA avec le produit des amendes de police relatives à la circulation routière.

I-2 - Impact administratif

D'un point de vue administratif, les modifications apportées par ce décret à la réglementation existante se mesureront conjointement avec les formalités administratives liées à la surveillance et au contrôle du respect des mesures d'interdiction ou de restriction de la circulation.

La réussite du dispositif dépendra, en grande partie, des moyens de surveillance et de contrôle déployés.

Dans les ZAPA, une fois l'infraction constatée par un contrôle du certificat d'immatriculation, de la pastille colorée fixée sur le véhicule dans les cas où elle sera rendue obligatoire, ou par un contrôle automatisé, il s'agira de transmettre aux personnes en infraction des avis de contravention et des lettres de relance si nécessaire.

La capacité des autorités locales en termes humains, matériel et budgétaire à mettre en œuvre pour la surveillance et le contrôle dépendra du contexte local et sera à détailler dans les projets d'expérimentation.

En 2011, les communes ou groupements de communes potentiellement concernées par les projets de ZAPA sont au nombre de 41 communes et 97 groupements de communes.

II - Impact sur la santé et l'environnement, impact économique

II-1 – Impact sur la santé et l'environnement

Depuis les vingt dernières années du XXe siècle, de nombreuses études épidémiologiques réalisées dans différentes parties du monde, ont montré l'existence de liens entre les niveaux usuels de pollution atmosphérique urbaine et la santé des populations en termes de mortalité, d'hospitalisations, de recours aux services d'urgences et de consultations entre autres. L'OMS, à travers les travaux du programme CAFE de la commission européenne début des années 2000, a montré qu'en France, 42 000 morts prématurés étaient à déplorer chaque année en France à cause de la pollution de l'air par les particules, essentiellement à la suite de maladies cardio-vasculaires. Les particules ont la caractéristique de s'accumuler dans l'organisme.

En zones urbaines, étant donné l'importance de la contribution du trafic routier aux émissions de polluants atmosphériques (jusqu'à 85% des émissions de particules), la mise en œuvre de

mesures de restriction ou d'interdiction de la circulation devrait permettre une réduction significative des émissions d'oxydes d'azote et de particules et de leur impact sur la santé humaine.

Ce projet de décret a pour objectif d'harmoniser les modalités de mise en œuvre de différentes mesures d'interdiction ou de restriction de la circulation, de contribuer ainsi à l'efficacité des dispositifs par la complémentarité des mesures mises en œuvre, et de proposer des sanctions à la fois dissuasives et proportionnées dans les ZAPA pour favoriser le respect de ces dispositions.

II-2 - Effets sociaux

L'impact socio-économique des modifications apportées par ce décret concernent essentiellement les ZAPA.

La légitimité des ZAPA repose sur les avantages globaux qu'elles apportent à la collectivité. La mise en place des ZAPA aura pour effet, en plus de réduire la pollution atmosphérique, de faciliter le renouvellement du parc de véhicules, voire de réduire l'utilisation des véhicules et donc, de réduire d'autres nuisances telle que la congestion des voies, l'insécurité routière, le bruit. Il s'agit avant tout d'un outil pérenne pour la lutte contre la pollution de l'air et l'amélioration de la santé et de la qualité de vie.

Les sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions d'une ZAPA contribueront à atteindre cet objectif en favorisant leur efficacité.

L'impact social des ZAPA dépendra des modalités de mise en œuvre propres à chaque projet (périmètre de la zone, type de véhicules concernés) et sera étudié en amont par les collectivités à l'initiative du projet, pour que les conditions dans lesquelles les projets peuvent être à la fois efficaces par rapport aux objectifs poursuivis et acceptables pour la collectivité soient réunies.

II-3 – Impact économique et budgétaire

L'impact socio-économique des modifications apportées par ce décret concernent essentiellement les ZAPA.

L'impact économique et budgétaire de ce projet de décret est à évaluer de façon globale dans le cadre de la mise en place d'une ZAPA.

Les conséquences budgétaires de la mise en place de projets de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air par les collectivités locales sont principalement liées au choix du dispositif de surveillance de la zone (contrôle automatique, contrôle manuel ou visuel par les forces de police). En fonction de ce choix, le coût de la mise en œuvre pourra varier de 0,2 à 10 M€ et le coût de fonctionnement de 0,1 à 7 M€/an pour chaque ZAPA, sans tenir compte des recettes des contraventions.

Le montant des recettes des contraventions dépendra directement du respect des dispositions de la ZAPA et donc de l'effet dissuasif du montant de la contravention.

Le coût induit pour les entreprises et les particuliers sera lié aux choix des véhicules interdits de circuler sur la zone, à leur décision de changer de véhicule pour un véhicule plus récent,

d'opter pour le report modal ou de rester en infraction aux dispositions de la ZAPA. Il sera estimé au cas par cas dans les projets en fonction des modalités de la ZAPA, et notamment du type de véhicules dont l'accès à la zone sera interdit (uniquement poids-lourd ou/et véhicules légers les plus polluants) et des mesures compensatoires ou aides financières éventuellement proposées.

* *

2011 -SA- 0 2 2 2

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 :

La 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 du Conseil National de l'Air en date du 28 juin 2011,

Vu l'avis de la Commission Consultative d'Évaluation 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 définis au tableau annexé au présent arrêté selon leur date de première immatriculation.

Chaque véhicule est identifié selon son groupe d'appartenance.

Article 2

Les véhicules classés selon l'annexe du présent arrêté et satisfaisant, au moment de leur homologation, à des dispositions de limitation des émissions polluantes de particules et d'oxydes d'azote équivalentes à celles d'un autre groupe de véhicules que leur groupe d'appartenance, peuvent être classés dans cet autre groupe.

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

Article 3

Les véhicules classés conformément à l'annexe du présent arrêté dans le groupe à trois étoiles, et équipés, au moment de leur homologation, d'un filtre à particules, peuvent être classés dans le groupe de véhicules à quatre étoiles.

Une attestation du constructeur du véhicule justifie la présence de l'équipement au moment de l'homologation.

Article 4

Les véhicules équipés d'un dispositif de post-traitement des émissions polluantes installé postérieurement à la mise en circulation du véhicule peuvent être classés dans le groupe de véhicules avec une ou plusieurs étoiles supplémentaires en fonction de leur motorisation si le dispositif satisfait aux conditions de validation définies par le ministre chargé des transports et le ministre chargé de l'environnement.

Article 5

La date de première immatriculation d'un véhicule appartenant aux groupes mentionnés à l'article 1 du présent arrêté peut être contrôlée, au moyen du certificat d'immatriculation du véhicule, au moyen d'une pastille fixée sur le véhicule conforme au modèle établi par les ministres chargés de l'environnement, des transports, de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités locales, pour chaque groupe de véhicule, ou bien au moyen des systèmes de contrôle automatique tels que la vidéoprotection.

Article 6

Le Directeur Général de l'Energie et du Climat, le Directeur des Libertés Publiques et des Affaires Juridiques, le Directeur Général des Collectivités Locales et le Directeur de la Modernisation et de l'Action Territoriale 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,

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

ANNEXE

Classification des véhicules en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques

GROUPE	DATE DE PREMIERE IMMATRICULATION			
	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES A MOTEUR ¹	VOITURES PARTICULIÈRES ²	CAMIONNETTES ³	POIDS LOURDS, BUS et AUTOCAR ⁴
	Pour les motorisations listées aux notes ^{5 et 6} . Jusqu'au 31 mai 2000 inclus	Pour les motorisations listées aux notes ^{5 et 6} . Jusqu'au 31/12/1996 inclus	Pour les motorisations listées aux notes ^{5 et 6} . Jusqu'au 30/09/1997 inclus	Pour les motorisations listées aux notes ^{5 et 6} . Jusqu'au 30/09/2001 inclus

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

² Véhicules de catégorie M1 et/ou de genre national VP

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

⁴ Véhicules de catégorie M2 ou M3 et/ou de genre national TCP et véhicules de catégorie N2 ou N3 et/ou de genre national CAM

⁵ Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé (essence), véhicules fonctionnant au gaz naturel pour véhicules (GNV), au biocarburant et au gaz de pétrole liquéfié (GPL), ainsi que véhicules à propulsion hybride hors diesel et véhicules à bi-motorisation hors diesel

⁶ Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression (diesel) ainsi que véhicules à propulsion hybride diesel et à bi-motorisation diesel

⁷ Véhicules routiers avec chaîne de traction électrique, équipés d'un ou plusieurs moteurs de traction mis exclusivement par l'électricité

Nota : Le code couleur et le nombre d'étoiles sont fonction 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. Pour chaque colonne du tableau, le choix d'interdiction du groupe de véhicules classé à n étoiles ne peut être décidé sans l'interdiction des groupes de véhicules de rangs précédents.

2011-SA-0222

NOTE EXPLICATIVE**Les Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA)****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), accompagne 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 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de leurs polluants atmosphériques: 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 arrêté relatif à l'identification des véhicules dans les ZAPA** : définit les caractéristiques et modalités de distribution d'une pastille colorée, en fonction du classement du véhicule par rapport à ses émissions polluantes, dans les zones où la pastille aura été rendue obligatoire pour le contrôle de la conformité des véhicules.
- **un décret en Conseil d'État 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** ;
- **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. Classification et identification 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 de motorisation diesel ont été classés distinctement des véhicules essence, GPL et GNV. Les véhicules 100% électrique ainsi que les véhicules de norme supérieure à la norme Euro 5/V ont été classés dans la dernière catégorie, la moins polluante.

Les collectivités locales souhaitant mettre en place une ZAPA choisiront, parmi les groupes de la classification nationale, ceux qui seront interdits de circuler dans la zone créée sur leur territoire, en fonction du contexte local.

Si le choix du mode de surveillance et de contrôle des véhicules dans les ZAPA le nécessite, les collectivités locales auront la possibilité d'identifier les véhicules par une pastille colorée en fonction de cette classification. Les modèles de pastilles et les modalités de distribution seront définies par arrêté interministériel.

En cas d'infraction à l'interdiction de circuler ou à l'obligation d'apposer sur le véhicule une pastille conforme au modèle réglementaire, une contravention sera dressée (contravention de la troisième ou de la quatrième classe selon le type d'infraction).

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 est définie par décret. Il s'agit essentiellement de certains véhicules d'intérêt général, des véhicules des forces armées et des véhicules des personnes à mobilité réduite (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. Ces dérogations complémentaires pourront être partielle ou totale, géographiquement ou temporellement

Les véhicules d'intérêt général concernés par la dérogation nationale sont les suivant :

- les véhicules d'intérêt général prioritaire : véhicule des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie, d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affecté exclusivement à l'intervention de ces unités et du ministère de la Justice affecté au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires ;
- parmi les véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage : ambulance de transport sanitaire, de transports de fonds de la Banque de France, des associations médicales concourant à la permanence des soins, des médecins lorsqu'ils participent à la garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, engin de service hivernal et, sur autoroutes ou routes à deux chaussées séparées, véhicule d'intervention des services gestionnaires de ces voies

6. Modélisation de l'impact d'une mesure d'interdiction de circuler sur la réduction des émissions polluantes

En fonction des choix d'interdiction 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.

Ils sont fondés sur la dernière version de la classification des véhicules (avec distinction diesel et essence/GPL/GNV) qui tient compte des avis recueillis lors des périodes précédentes de consultation de l'arrêté et des besoins exprimés par les collectivités locales.

Les émissions de CO₂ du véhicule ne sont pas un critère retenu pour les 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 19% (dernière ligne du tableau de l'annexe 2).

Les travaux de modélisation 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). Des mises à jour des outils de modélisation sont en cours pour faire une estimation à l'horizon 2012, et à l'horizon 2015.

- 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 véhicules », 11 novembre 2010, TNO Science et Industrie). 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 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 est 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.

⁷ Véhicules routiers avec chaîne de traction électrique, équipés d'un ou plusieurs moteurs de traction mus exclusivement par l'électricité

Nota : Le code couleur et le nombre d'étoiles sont fonction 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. Pour chaque colonne du tableau, le choix d'interdiction du groupe de véhicules classé à n étoiles ne peut être décidé sans l'interdiction des groupes de véhicules de rangs précédents.

2011-SA-0222

ANNEXE 2

Scénarii d'interdiction (en lignes et Intermédiaires)	Réduction de la circulation véhicules.km	Pourcentage de véhicules concernés par l'interdiction			Réduction des émissions			
		VP	VUL	PL	Oxydes d'azote (NOx)	Dioxydes d'azote (NO2)	Particules (PM10)	CO2
Ligne 1*: VP et VUL Euro 0, 1 PL, Bus, Car Euro 0, I, II	-5%	21,5%	20,8%	41,6%	17%	-3%	-22%	-7%
VP et VUL Euro 0, 1 PL, Bus, Car Euro 0, I, II, III	-5,4%	21,5%	20,8%	78,4%	-29%	-15%	-28%	-10%
VP Euro 0, 1 VUL Euro 0, 1, 2 diesel PL, Bus, Car Euro 0, I, II, III	-6,3%	21,5%	44,6%	78,4%	-31%	13,3%	-33%	-11%
VP Euro 0, 1, 2 diesel VUL Euro 0,1,2 diesel,3 diesel PL, Bus, Car Euro 0, I, II,III	-10,3%	32%	78,9%	78,4%	-36%	-8,3%	-47%	-15%
VP Euro 0, 1 diesel,3 diesel PL, Bus, Car Euro 0, I, II, III	-1,5%	21,5%	20,8%	78,4%	-17%	-3%	-22%	-7%
VP Euro 0, 1 diesel,3 diesel PL, Bus, Car Euro 0, I, II, III	-1,5%	21,5%	20,8%	78,4%	-29%	-15%	-28%	-10%
VP Euro 0, 1 diesel,3 diesel PL, Bus, Car Euro 0, I, II, III	-6,3%	21,5%	44,6%	78,4%	-31%	13,3%	-33%	-11%
VP Euro 0, 1, 2 diesel VUL Euro 0,1,2 diesel,3 diesel PL, Bus, Car Euro 0, I, II,III	-10,3%	32%	78,9%	78,4%	-36%	-8,3%	-47%	-15%

A noter: Les variantes présentées en bleu et regroupant les véhicules essence et diesel pour l'interdiction des VP et VUL Euro 2 et Euro 3 ne présentent que peu d'avantages en termes de réduction des émissions par rapport aux mêmes scénarios ne visant que les diesel des mêmes catégories.

« Chapitre VIII: Dispositions diverses

Section 1 : Expérimentation de zones d'actions prioritaires pour l'air

Article D. 228-1 :

Les véhicules suivants sont autorisés à circuler dans une zone d'actions prioritaires pour l'air, quelles que soient les mesures de restriction ou d'interdiction de circulation mis en œuvre :

- les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, à l'exception des véhicules d'intervention d'Electricité de France et de Gaz de France et du service de la surveillance de la Société nationale des chemins de fer français ;
- les véhicules des forces armées ;
- les véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Des dérogations partielles ou totales aux mesures d'interdiction ou de restriction de circulation dans une zone d'actions prioritaires pour l'air peuvent être demandées par les communes ou les groupements de communes dans leur projet d'expérimentation à adresser, conformément à l'article L. 228-3 du présent code, au représentant de l'Etat dans le département qui le transmet au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé du développement durable pour une validation du projet par décret en Conseil d'Etat.

Ces demandes de dérogation doivent être accompagnées d'une évaluation environnementale.

Les dispositions du présent article ne font pas obstacle au pouvoir conféré au préfet de département, et à Paris, au préfet de police, de décider de dérogations exceptionnelles en cas d'urgence, notamment en termes de sécurité. »

Article 2

La 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 sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le []

Par le Premier ministre :

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

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