

NOR :

ARRÊTÉ du

établissant la nomenclature des véhicules dans les expérimentations de Zones d'Actions
Prioritaires pour l'Air

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

Vu la directive 70/156/CEE modifiée concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leur remorques,

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,

ARRÊTE

Article 1^{er}

Les véhicules au sein d'une expérimentation de Zone d'Actions Prioritaires pour l'Air sont classés en plusieurs groupes en fonction de leur date de première immatriculation, conformément au tableau en annexe du présent arrêté.

Article 2

Certains véhicules peuvent être transférés de leur groupe d'origine à un groupe de véhicules moins polluant pour les particules et les oxydes d'azote, sur demande du propriétaire du véhicule auprès de la collectivité locale à l'initiative de l'expérimentation, lorsque :

- ils sont équipés d'un dispositif de post-traitement homologué par le ministère chargé des transports, lorsque ladite homologation est effective et si ce dispositif permet d'atteindre les niveaux d'émissions au moins équivalents au groupe moins polluant pour les particules ou les oxydes d'azote ;
- ceux qui le détiennent sont en mesure de justifier que leur niveau d'émissions est équivalent à celui des véhicules du groupe moins polluant.

Article 3

Les véhicules appartenant aux groupes mentionnés à l'article 1 du présent arrêté peuvent être identifiés par une pastille conforme au modèle établi par le ministère chargé du développement durable, fixée sur le pare-brise du véhicule.

Ils peuvent également être identifiés par la date de première immatriculation figurant sur le certificat d'immatriculation ou bien grâce à des systèmes de contrôle automatique tels que la vidéoprotection.

Article 4

Le Directeur Général de l'Energie et du Climat est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général
de l'énergie et du climat,

Pierre-Franck CHEVET

ANNEXE

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

CLASSE POLLUANTE	DATE DE PREMIERE MISE EN CIRCULATION			
	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRI-CYCLES A MOTEUR ¹	VOITURES PARTICULIERES ²	VEHICULES UTILITAIRES LEGERS ³	POIDS LOURDS, BUS et AUTOCAR ⁴
*	Jusqu'au 30/06/2004 inclus	Jusqu'au 30/09/1997 inclus	N1 classe 1 : jusqu'au 30/09/1997 inclus N1 classes 2 et 3 : jusqu'au 30/09/1998 inclus	Jusqu'au 30/09/2001 inclus
**	-	Entre le 01/10/1997 et le 31/12/2000 inclus	N1 classe 1 : Entre le 01/10/1997 et le 31/12/2000 inclus N1 classes 2 et 3 : Entre le 01/10/1998 et le 31/12/2001 inclus	Entre le 01/10/2001 et le 30/09/2006 inclus
***	-	Entre le 01/01/2001 et le 31/12/2005 inclus	N1 classe 1 : Entre le 01/01/2001 et le 31/12/2005 inclus N1 classes 2 et 3 : Entre le 01/01/2002 et le 31/12/2006 inclus	-
****	A partir du 01/07/2004	A partir du 01/01/2006	N1 classe 1 : A partir du 01/01/2006 N1 classes 2 et 3 : A partir du 01/01/2007	A partir du 01/10/2006

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

¹ Parmi les véhicules de catégorie L définie par la directive 70/156/CEE : les véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé (essence) et ceux équipés d'un moteur à allumage par compression (diesel)

² Parmi les véhicules de catégorie M définie par la directive 70/156/CEE : 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 et au gaz de pétrole liquéfié

³ Parmi les véhicules de catégorie N1 définie par la directive 70/156/CEE : 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 et au gaz de pétrole liquéfié

⁴ Parmi les véhicules de catégorie M2, N2, M3, N3 définies par la directive 70/156/CEE : 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 et au gaz de pétrole liquéfié

ANNEXE 1 (version avec les normes euro)

Projet de nomenclature des véhicules dans les ZAPA

CLASSE POLLUANTE	DATE DE PREMIERE MISE EN CIRCULATION			
	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 Inclus (Pré – Euro 2)	Jusqu'au 30/09/1997 Inclus (pré- Euro 2)	N1 classe 1 : jusqu'au 30/09/1997 inclus N1 classes 2 et 3 : jusqu'au 30/09/1998 inclus (Pré-Euro II)	Jusqu'au 30/09/2001 inclus (Pré-Euro III)
**	-	Entre le 01/10/1997 et le 31/12/2000 inclus (Euro 2)	N1 classe 1 : Entre le 01/10/1997 et le 31/12/2000 inclus N1 classes 2 et 3 : Entre le 01/10/1998 et le 31/12/2001 inclus (Euro II)	Entre le 01/10/2001 et le 30/09/2006 inclus (Euro III)
***	-	Entre le 01/01/2001 et le 31/12/2005 inclus (Euro 3)	N1 classe 1 : Entre le 01/01/2001 et 31/12/2005 inclus N1 classes 2 et 3 : Entre le 01/01/2002 et le 31/12/2006 inclus (Euro III)	-
****	A partir du 01/07/2004 (Euro 2 et au delà)	A partir du 01/01/2006 (Euro 4 et au delà)	N1 classe 1 : A partir du 01/01/2006 N1 classes 2 et 3 : A partir du 01/01/2007 (Euro IV et au delà)	A partir du 01/10/2006 (Euro IV et au delà)

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)

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)
PL, Bus, Car Euro 0, I, II	- 0,5%	0	0	42%	-6,4%	-9,8%	-5,9%
PL, Bus, Car Euro 0, I, II,III	- 1,1%	0	0	78%	-21,7%	-18,1%	-12,5%
VUL Euro 0, 1 PL, Bus, Car Euro 0, I, II,III	-1,8%	0	21%	78%	-23,8%	-17,8%	-17,5%
VP et VUL Euro 0, 1 PL, Bus, Car Euro 0, I, II, III	-5,4%	21%	21%	78%	-14%	-29%	-28%
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%)
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%)
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%)
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%)
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%)
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%)

Lorsqu'une information est indiquée entre parenthèses, elle correspond à l'option alternative pour laquelle uniquement les véhicules diesel de la norme Euro correspondante 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 Euro 2 diesel.

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.

L'OMS a montré qu'environ 42 000 personnes décédaient 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 pour cause notamment de maladies cardio-vasculaires, 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 liée à 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), et d'éviter également les coûts sanitaires et sociaux associés (plusieurs dizaines de milliards d'euros 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 le second semestre 2011.

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 Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (en cours de consultation ci-contre).
- un décret en Conseil d'Etat définissant les sanctions applicables en cas d'infraction à une ZAPA (une amende a priori de troisième classe, soit 65€);
- 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, les véhicules à propulsion électrique) et les modalités de demandes de dérogations locales (dérogation partielle ou totale aux dispositions relatives aux mesures de restriction ou d'interdiction de circulation, sur demande des communes ou groupements de communes dans leur projet d'expérimentation de zone d'actions prioritaires pour l'air et après évaluation de l'impact environnemental d'une telle dérogation).
- 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. L'annexe 1 de cette note présente ces groupes de véhicules avec, à titre indicatif, la norme Euro correspondante, pour les deux-trois roues et quadri-cycles à moteurs, les voitures particulières, les utilitaires légers et les Poids-Lourds.

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, l'utilisateur du véhicule sera sanctionné par une contravention.

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, des véhicules des personnes à mobilité réduite, et des véhicules électriques.

En fonction du choix des collectivités locales, plusieurs scénarii d'interdiction des véhicules sont rendu possibles. Des exemples de scénarii 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 (particules de diamètre inférieur à 10 µm PM10, oxydes d'azote dont dioxyde d'azote).

Bien que la classification des véhicules ne comporte aucune distinction entre le type de motorisation essence-diesel des véhicules, l'annexe 2 présente quelques scénarii d'interdiction portant uniquement sur certaines véhicules diesel. Les résultats sont alors indiqués entre parenthèses dans le tableau de l'annexe 2.

Les travaux de modélisation à partir desquels ont été réalisés les scénarii 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'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 scénarii 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 [eserat](#) mis à disposition pour étudier la faisabilité d'une ZAPA sur leur territoire, avec la possibilité de remplacer les données de parc nationales par les données locales.