

**CONCOURS D'ACCES
AUX INSTITUTS REGIONAUX D'ADMINISTRATION**

SESSION DE PRINTEMPS 2022

Mercredi 23 mars 2022

CONCOURS EXTERNE – CONCOURS INTERNE – TROISIEME CONCOURS

Première épreuve écrite : résolution d'un cas pratique

Durée : quatre heures - coefficient 5

Extrait de l'arrêté du 28 mars 2019 fixant les règles d'organisation générale, la nature, la durée, le programme des épreuves et la discipline des concours d'entrée aux IRA (art. 2) :

« La première épreuve écrite d'admissibilité consiste en la résolution d'un cas pratique, à partir d'un dossier portant sur un ou plusieurs thèmes d'actualité des politiques publiques relevant de l'Etat. Cette épreuve vise à vérifier les qualités rédactionnelles des candidats, leur capacité d'analyse et de synthèse ainsi que leur aptitude à proposer des solutions de manière argumentée et organisée.

La résolution du cas pratique prend la forme d'une note argumentée visant notamment à introduire les propositions de solution pratique du candidat. Ces propositions prennent la forme de documents annexes opérationnels de son choix (rédaction d'un courrier, fiche de procédure, projet de courriel, rétroplanning, organigramme, outil de communication, etc.). L'argumentaire utilisé par le candidat peut faire référence aux acquis de son parcours académique et professionnel. [...] »

N.B. – Avant de commencer la lecture du dossier, il vous est recommandé d'en vérifier la composition et, le cas échéant, de signaler immédiatement aux surveillants toute anomalie (page manquante, document illisible...).

Il est interdit aux candidats de signer leur composition ou d'y mettre un signe quelconque pouvant indiquer la provenance de la copie (exemples non limitatifs : identité, initiales, n° de candidat ou d'anonymat, lieu du centre d'épreuves, signature).

Les feuilles de brouillon insérées dans les copies ne seront pas corrigées.

RESOLUTION D'UN CAS PRATIQUE

La loi d'orientation des mobilités n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 a créé les zones à faibles émissions mobilité, ZFE-m, permettant aux collectivités de limiter la circulation des véhicules les plus polluants sur leur territoire. Il s'agit d'un levier d'action central pour améliorer la qualité de l'air et protéger les populations dans les zones denses les plus polluées.

Vous êtes chargé de mission développement durable à la préfecture. A ce titre, le Préfet vous désigne référent pour le suivi des ZFE, Zones à faibles émissions. Une feuille de route a été élaborée pour certaines collectivités en concertation avec l'ensemble des acteurs et la préfecture en assure la mise en œuvre et le suivi pour répondre à une ambition collective.

Parallèlement, le préfet souhaite élargir le périmètre des collectivités engagées dans la démarche et prévoit d'organiser un séminaire de présentation destiné à susciter l'engagement des collectivités volontaires. Il vous demande d'élaborer les documents nécessaires pour présenter, lors de ce séminaire, l'ensemble de la démarche ainsi que ses perspectives.

Dans cet objectif, vous préparerez à l'intention du préfet une note présentant les objectifs poursuivis par les ZFE-m et les modalités de leur mise en œuvre, et proposant une stratégie de mobilisation à l'échelle du département.

Afin d'illustrer vos propositions, vous joindrez à votre note une première annexe opérationnelle présentant un bilan à mi-parcours de l'action des collectivités déjà engagées.

Vos propositions seront également étayées par une seconde annexe opérationnelle que vous choisirez dans la liste ci-dessous :

- Une proposition de modèle de feuille de route ;
- Un programme du séminaire de présentation de la démarche ;
- Une carte des acteurs ;
- Un projet de communication institutionnelle.

DOSSIER DOCUMENTAIRE
11 DOCUMENTS – 30 PAGES
PAGES 4 à 33

Document 1 (2 pages)

Décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité

pages 4 à 5

Document 2 (2 pages)

Communiqué de presse du ministère de la transition écologique
Qualité de l'air : pour améliorer la qualité de l'air en zone urbaine,
Barbara Pompili et Jean-Baptiste Djebbari annoncent la création de
10 zones à faibles émissions dès 2021 – 17 septembre 2020

pages 6 à 7

Document 3 (3 pages)

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

pages 8 à 10

Document 4 (1 page)

Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) - Cadre juridique
Ministère de la transition écologique – 3 février 2022

page 11

Document 5 (2 pages)

Communiqué de presse du 10 juillet 2020

Le Conseil d'État ordonne au Gouvernement de prendre des mesures pour
réduire la pollution de l'air, sous astreinte de 10 M€ par semestre de retard

pages 12 à 13

Document 6 (1 page)

La pollution atmosphérique en Europe : un problème sanitaire préoccupant
Vie publique – 25 septembre 2018

page 14

Document 7 (8 pages)

Extraits de la brochure « Mieux respirer c'est ça l'idée ! Quel rôle pour les
Collectivités » – Ministère de la transition écologique – octobre 2020

pages 15 à 22

Document 8 (7 pages)

Extrait du dossier de presse « Déploiement des ZFE. L'Etat et les collectivités
s'engagent pour l'amélioration de la qualité de l'air »
Ministère de la Transition écologique et solidaire - 8 octobre 2018

pages 23 à 29

Document 9 (1 page)

Article « Des marchandises, par bateau, au cœur de Strasbourg »
Dernières Nouvelles d'Alsace
22 septembre 2020 – 2 pages

pages 30

Document 10 (1 page)

ZFE PROS Métropole de Lyon – Mémo à destination des professionnels (mai 2020)

page 31

Document 11 (2 pages)

Synthèse des actions Grand Reims, DREAL Grand Est – 10 décembre 2020

pages 32 à 33

Décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité

NOR : TRER2001590D

JORF n°0227 du 17 septembre 2020

Publics concernés : collectivités locales, services de l'Etat, usagers de la route, entreprises publiques et privées.**Objet** : application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales relatif aux critères définissant les collectivités locales soumises à l'obligation d'instaurer une zone à faibles émissions mobilité.**Entrée en vigueur** : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.**Notice** : l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, afin d'améliorer la qualité de l'air, impose ou prévoit la possibilité d'instaurer au niveau local des zones à faibles émissions mobilité.

L'article 86 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités remplace les termes : « zone à circulation restreinte » par les termes : « zone à faibles émissions mobilité ». Cet article rend également obligatoire l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité à compter de 2020 pour les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ne respectant pas de manière régulière les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement.

Références : le décret est pris pour application de l'article 86 de la loi n° 1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. Le code modifié par le présent décret peut être consulté, dans sa rédaction issue de ces modifications, sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la transition écologique,

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2213-4-1, L. 3611-2, L. 5217-1, L. 5218-1 et L. 5219-1 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 222-4, R. 221-1, R. 221-3, R. 222-13 et suivants ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 2 avril 2020 ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public réalisée du 1er mai au 22 mai 2020, en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement,

Décrète :

Article 1

Après l'article R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales, sont insérés les articles D. 2213-1-0-2 et D. 2213-1-0-3 ainsi rédigés :

« Art. D. 2213-1-0-2.-I.-Pour l'application du deuxième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1, sont considérées comme ne respectant pas de manière régulière les normes de qualité de l'air les zones administratives de surveillance de la qualité de l'air, définies en application de l'article R. 221-3 du code de l'environnement, dans lesquelles l'une des valeurs limites relatives au dioxyde d'azote (NO₂), aux particules PM₁₀ ou aux particules PM_{2,5} mentionnées à l'article R. 221-1 du code de l'environnement n'est pas respectée au moins trois années sur les cinq dernières.

« II.- Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre dont le président dispose du pouvoir de police de la circulation sont considérés comme ne respectant pas de manière régulière les valeurs limites de qualité de l'air lorsque leur territoire est inclus en tout ou partie dans une zone administrative de surveillance de la qualité de l'air mentionnée au I.

« L'obligation d'instaurer une zone à faibles émissions mobilité prévue au deuxième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1 est satisfaite sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre concerné lorsqu'est mise en œuvre la zone à faibles émissions mobilité étudiée en application du deuxième alinéa du 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement.

« III.- Ne sont pas regardés comme dépassant de façon régulière les normes de qualité de l'air les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre dont le président dispose du pouvoir de police de la circulation qui démontrent, par de la modélisation ou par des mesures réalisées conformément à l'article R. 221-3 du code de l'environnement, que les valeurs limites mentionnées au I sont respectées pour au moins 95 % de la population de chaque commune concernée.

« IV.- Sans préjudice du III, ne sont pas regardés comme dépassant de façon régulière les normes de qualité de l'air les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre dont le président dispose du pouvoir de police de la circulation qui démontrent que les actions mises en place, notamment celles prévues dans le cadre d'un plan de protection de l'atmosphère élaboré en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, permettent d'atteindre les valeurs limites mentionnées au I pour l'ensemble de la population de chaque commune concernée, dans des délais plus courts que ceux procédant de la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité.

« V.- Les dispositions du III et du IV ne sont pas applicables aux métropoles au sens de l'article L. 5217-1, à la métropole d'Aix-Marseille-Provence, à la métropole du Grand Paris, à la métropole de Lyon ainsi qu'aux communes situées sur leur territoire.

« Art. D. 2213-1-0-3.-Pour l'application du deuxième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1, les transports terrestres sont considérés comme étant à l'origine d'une part prépondérante des dépassements de valeurs limites :

« 1° Soit lorsque les transports terrestres sont la première source des émissions polluantes ;

« 2° Soit lorsque les lieux concernés par le dépassement sont situés majoritairement à proximité des voies de circulation routière.

« Pour l'application du 1° :

« - en cas de dépassement de la valeur limite relative au dioxyde d'azote (NO₂), les émissions à prendre en compte sont celles des oxydes d'azote (NO_x) ;

« - l'évaluation des émissions est réalisée pour le territoire du plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du code de l'environnement, de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ou de la commune concernés. »

Article 2

La ministre de la transition écologique et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, 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 16 septembre 2020.

Par le Premier ministre :
Jean Castex

La ministre de la transition écologique,
Barbara Pompili

Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,
Jean-Baptiste Djebbari

Communiqué de presse du ministère de la transition écologique

Qualité de l'air : pour améliorer la qualité de l'air en zone urbaine, Barbara Pompili et Jean-Baptiste Djebbari annoncent la création de 10 zones à faibles émissions dès 2021 **17 septembre 2020**

Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique et Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, ont annoncé aujourd'hui la publication d'un décret marquant une étape clé dans la lutte contre les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote issus du trafic routier, qui permettra à la France de disposer d'une dizaine de zones à faibles émissions mobilité dès 2021. Le décret signé aujourd'hui rend désormais obligatoire la mise en place de zones à faibles émissions dans les territoires les plus pollués.

Les collectivités concernées ont été réunies ce même jour par les deux ministres pour échanger sur les modalités de mise en œuvre de ces zones à faibles émissions et aboutir à une application ambitieuse et concrète, à la hauteur des enjeux de protection de la santé publique.

La qualité de l'air est un enjeu majeur de santé publique : une étude réalisée par Santé publique France estime que la pollution de l'air est responsable de 48 000 décès prématurés par an en France. Le trafic routier est responsable de 57 % des émissions d'oxydes d'azote et d'une part significative des émissions directes de particules fines. Face à cette préoccupation majeure légitime des Français, l'Etat agit avec détermination depuis plusieurs années pour améliorer la qualité de l'air, ce qui a permis par exemple de passer le nombre de territoires ayant une concentration excessive en oxydes d'azote de 24 en 2000, à 11 en 2018 et 9 aujourd'hui.

Pour poursuivre la réduction de la pollution atmosphérique, la loi d'orientation des mobilités a créé les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) permettant aux collectivités de limiter la circulation des véhicules les plus polluants sur leur territoire. Il s'agit d'un levier d'action central pour améliorer la qualité de l'air et protéger les populations dans les zones denses les plus polluées. Quatre collectivités ont d'ores et déjà mis en place des ZFE-m en France : la Métropole de Lyon, Grenoble-Alpes-Métropole, la Ville de Paris et la Métropole du Grand Paris.

En application du décret publié aujourd'hui, 7 nouvelles ZFE-m devront obligatoirement être mises en place par des métropoles françaises : Métropole d'Aix-Marseille-Provence, Métropole Nice-Côte d'Azur, Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse Métropole, Montpellier-Méditerranée Métropole, Eurométropole de Strasbourg et Métropole Rouen-Normandie. Barbara Pompili et Jean-Baptiste Djebbari encouragent par ailleurs les territoires qui se sont d'ores et déjà engagés volontairement dans la démarche ZFE-m à poursuivre leurs travaux et d'autres collectivités à les rejoindre pour encourager une mobilité plus propre.

Au cours de ces dernières années, l'Etat a eu à cœur d'accompagner les collectivités pour leur donner la possibilité de mettre en place ces politiques en faveur d'une meilleure qualité de l'air dans les villes, notamment avec la mise en place des vignettes Crit'air dont plus de 17 millions ont été distribuées depuis juillet 2016. Au total, 1,3 million d'euros ont également été alloués à des collectivités pour étudier la faisabilité d'une zone à faibles émissions mobilité ou pour l'accompagnement dans sa mise en œuvre.

La mise en place d'une ZFE-m s'accompagne en outre d'un supplément financé par l'Etat à la prime à la conversion, d'un montant pouvant aller jusqu'à 1000 euros, lorsqu'une aide similaire est allouée par la collectivité. Un ménage habitant ou travaillant dans une ZFE-m peut ainsi obtenir une prime s'élevant jusqu'à 3500 € (et même 6000 € pour les ménages les plus modestes) pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable, en supplément de l'aide locale à laquelle il peut avoir droit.

Ce décret vient s'ajouter aux nombreuses mesures sectorielles d'ores et déjà en place pour réduire la pollution atmosphérique :

- Les mesures de l'Etat en faveur des mobilités propres (bonus écologique, prime à la conversion, soutien au déploiement des infrastructures de recharge pour les carburants alternatifs) ;
- L'ensemble des politiques nationales de soutien aux mobilités actives (plan vélo, plan de déploiement du covoiturage) ;
- Les actions impulsées localement par les collectivités locales et soutenues par l'Etat, dans le cadre des feuilles de route adoptées en 2018 dans les zones en dépassement avec un soutien dans le cadre du nouveau fonds air-mobilité mis en place par l'ADEME.

Le respect des valeurs limites de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles nécessite un travail conjoint entre l'État et les collectivités territoriales.

Code général des collectivités territoriales

Article L2213-4-1

Version en vigueur depuis le 25 août 2021

Partie législative (Articles L1111-1 à L7331-3)

DEUXIÈME PARTIE : LA COMMUNE (Articles L2111-1 à L2581-1)

LIVRE II : ADMINISTRATION ET SERVICES COMMUNAUX (Articles L2211-1 à L2255-1)

TITRE Ier : POLICE (Articles L2211-1 à L2216-2)

CHAPITRE III : Pouvoirs de police portant sur des objets particuliers (Articles L2213-1 à L2213-34)

Section 1 : Police de la circulation et du stationnement (Articles L2213-1 à L2213-6-1)

Article L2213-4-1

Modifié par LOI n°2021-1104 du 22 août 2021 - art. 119 (V)

I. – Pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale.

L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du même code ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent. A compter du 1er janvier 2021, l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est également obligatoire, dans un délai de deux ans, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées au même article L. 221-1 ne sont pas respectées de manière régulière, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements. Un décret précise les conditions d'application du présent alinéa, en particulier les modalités de dérogation à cette obligation, compte tenu de la faible proportion de population exposée aux dépassements des normes de qualité de l'air ou des actions alternatives mises en place afin de respecter ces normes dans des délais plus courts que ceux procédant de la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité.

L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain.

Pour l'application du troisième alinéa du présent I, la liste des communes incluses dans ces agglomérations est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports. Cette liste est actualisée au moins tous les cinq ans.

L'obligation d'instaurer une zone à faibles émissions mobilité en application du même troisième alinéa est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération a créé une zone à faibles émissions mobilité couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public.

Un décret précise les conditions d'application dudit troisième alinéa, en particulier les modalités de dérogation aux obligations pour des motifs légitimes ou en cas d'actions alternatives mises en place et conduisant à des effets similaires à ceux de la création d'une zone à faibles émissions mobilité.

II. – Les zones à faibles émissions mobilité sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables, détermine les catégories de véhicules concernés et précise les motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées. L'inclusion de voies du domaine public routier national ou de voies du domaine public routier départemental situées hors agglomération dans les zones à faibles émissions mobilité est subordonnée à l'accord, respectivement, du représentant de l'Etat dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer. Les véhicules circulant dans une zone à faibles émissions mobilité font l'objet de l'identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique prévue à l'article L.318-1 du code de la route.

L'arrêté précise la durée pour laquelle les zones à faibles émissions mobilité sont créées.

Les mesures de restriction fixées par l'arrêté sont cohérentes avec les objectifs de diminution des émissions fixés par le plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du code de l'environnement.

III. – Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine, est mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. A l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable.

Lorsqu'un projet de zone à faibles émissions mobilité couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de participation du public.

L'étude réalisée préalablement à l'institution d'une zone à faibles émissions mobilité peut être reprise lorsqu'il est envisagé d'étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d'une autre commune ou collectivité territoriale limitrophe, en y apportant les éléments justifiant cette extension et, le cas échéant, ceux nécessaires à l'actualisation de l'étude initiale.

Les dispositions du présent III ne sont toutefois pas applicables lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions mobilité constitue l'une des mesures du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques du plan climat-air-énergie territorial prévu au 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement et que les restrictions envisagées ont, pour l'essentiel, fait l'objet de l'étude prévue au deuxième alinéa du même 3°.

La création d'une zone à faibles émissions mobilité est accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois. Cette campagne porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre. Elle expose également les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein du périmètre contrôlé, notamment l'offre de transport public, dont le transport à la demande.

IV. – L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité au regard des bénéfices attendus et peut le modifier en suivant la procédure prévue au III du présent article.

V. – Après consultation des représentants des catégories professionnelles concernées, un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de véhicules, y compris de transport collectif de personnes, dont la circulation dans une zone à faibles émissions mobilité ne peut être interdite, ainsi que les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles aux mesures de restriction peuvent être accordées.

VI.- Dans les zones à faibles émissions mobilité rendues obligatoires en application du deuxième alinéa du I, l'autorité compétente prend des mesures de restriction de la circulation des véhicules automobiles construits pour le transport de personnes ou de marchandises dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et disposant d'au moins quatre roues.

En application du premier alinéa du présent VI, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ne sont pas respectées dans ces zones de manière régulière au regard des critères mentionnés au deuxième alinéa du I du présent article, les mesures de restriction interdisent la circulation des véhicules automobiles construits pour le transport de personnes dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et disposant d'au moins quatre roues suivants :

1° Au plus tard le 1er janvier 2023, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2000 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 1996 ;

2° Au plus tard le 1er janvier 2024, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 ;

3° Au plus tard le 1er janvier 2025, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005.

Pour l'application du présent article, les mots : " véhicules diesel et assimilés " désignent les véhicules ayant une motorisation au gazole ainsi que les véhicules combinant une motorisation électrique et une motorisation au gazole. Les mots : " véhicules essence et assimilés " désignent les véhicules ayant une motorisation à l'essence ainsi que les véhicules combinant une motorisation électrique et à l'essence.

Les mesures de restriction rendues obligatoires en application du présent VI ne s'appliquent pas aux véhicules dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à cinquante kilomètres.

VII.- Dans les zones à faibles émissions mobilité rendues obligatoires en application du deuxième alinéa du I ou dans les agglomérations ou dans les zones mentionnées au premier ou au troisième alinéas du même I ou concernées par les dépassements mentionnés au deuxième alinéa dudit I, l'autorité compétente s'assure du déploiement et de l'installation des infrastructures de recharge pour véhicules électriques nécessaires au respect des normes de circulation.

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

Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)

Cadre juridique

Les zones à faibles émissions mobilité sont des territoires dans lesquels est instaurée une interdiction d'accès, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, pour certaines catégories de véhicules qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions et donc qui ont un impact nocif sur la santé des résidents de l'ensemble du territoire. C'est un dispositif qui a déjà fait ses preuves. Il existe en Europe plus de 250 ZFE-m appelées aussi *low emission zones*. En France, les zones à faibles émissions mobilité reposent sur le système des vignettes Crit'Air aussi appelées certificat qualité de l'air.

Alors que l'article 86 de la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019 (Lom) impose l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilités (ZFE-m) à certains territoires en dépassement, de façon régulière, des normes de qualité de l'air afin d'y limiter la circulation des véhicules les plus polluants, l'article 119 de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi climat et résilience) n° 2021-1104 du 22 août 2021 prévoit une extension de l'obligation de mettre en place une telle zone dans les agglomérations métropolitaine de plus de 150 000 habitants avant le 31 décembre 2024.

En outre, pour les ZFE-m créées en raison des dépassements sur le territoire des normes de la qualité de l'air définies par la loi LOM, celles-ci devront suivre un planning de restrictions pour les voitures à partir de 2023.

Une ZFE-m est créée par un arrêté local. Une étude réglementaire préalable doit faire l'état des lieux environnemental et évaluer la réduction attendue des émissions de polluants. Le projet d'arrêté créant la ZFE-m est soumis pour consultation publique et avis aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones concernées et leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées.

Ministère de la transition écologique
3 février 2022



Paris, le 10 juillet 2020

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le Conseil d'État ordonne au Gouvernement de prendre des mesures pour réduire la pollution de l'air, sous astreinte de 10 M€ par semestre de retard

Après une première décision en juillet 2017, le Conseil d'État constate que le Gouvernement n'a toujours pas pris les mesures demandées pour réduire la pollution de l'air dans 8 zones en France. Pour l'y contraindre, le Conseil d'État prononce une astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard, soit le montant le plus élevé qui ait jamais été imposé pour contraindre l'Etat à exécuter une décision prise par le juge administratif.

Le 12 juillet 2017¹, le Conseil d'État a enjoint au Gouvernement d'élaborer et de mettre en œuvre des plans relatifs à la qualité de l'air permettant de ramener – dans 13 zones du territoire et dans le délai le plus court possible – les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines (PM₁₀) en dessous des valeurs limites fixées par la directive européenne du 21 mai 2008 transposée dans le code de l'environnement.

Plusieurs associations de défense de l'environnement ont demandé au Conseil d'État de constater que le Gouvernement n'avait pas mis en œuvre les mesures nécessaires et de prononcer, en conséquence, une astreinte pour le contraindre à exécuter cette décision.

Dans 8 zones en France, les mesures prises par l'État sont insuffisantes

Le Conseil d'État, réuni en Assemblée du contentieux (sa formation la plus solennelle), constate d'abord que les valeurs limites de pollution restent dépassées dans 9 zones² en 2019 (dernière année pour laquelle le Gouvernement a fourni au Conseil d'État des chiffres complets) : Vallée de l'Arve, Grenoble, Lyon, Marseille-Aix, Reims, Strasbourg et Toulouse pour le dioxyde d'azote, Fort-de-France pour les particules fines, et Paris pour le dioxyde d'azote et les particules fines.

Le Conseil d'État relève que le plan élaboré en 2019 pour la vallée de l'Arve (Haute-Savoie) comporte des mesures précises, détaillées et crédibles pour réduire la pollution de l'air et assure un respect des valeurs limites d'ici 2022. En revanche, les « feuilles de route » élaborées par le Gouvernement pour les autres zones ne comportent ni estimation de l'amélioration de la qualité de l'air attendue, ni précision sur les délais de réalisation de ces objectifs. Enfin, s'agissant de l'Ile-de-France, le Conseil d'État relève que si le plan élaboré en 2018 comporte un ensemble de mesures crédibles, la date de 2025 qu'il retient pour assurer le respect des valeurs limites est, eu égard aux justifications apportées par le Gouvernement, trop éloignée dans le temps pour pouvoir être regardée comme assurant une correcte exécution de la décision de 2017.

¹ [Décision n° 394254 \(communiqué de presse\)](#)

² Zones administratives de surveillance (ZAS)

Le Conseil d'État en déduit que, hormis pour la vallée de l'Arve, l'État n'a pas pris des mesures suffisantes dans les 8 zones encore en dépassement pour que sa décision de juillet 2017 puisse être regardée comme pleinement exécutée.

En conséquence, la plus haute juridiction administrative décide d'infliger à l'État une astreinte de 10 M€ par semestre tant qu'il n'aura pas pris les mesures qui lui ont été ordonnées

Afin d'assurer sur l'État une contrainte suffisante, le Conseil d'État décide de lui infliger une astreinte si celui-ci ne justifie pas avoir pris d'ici six mois les mesures demandées.

Le Conseil d'État fixe cette astreinte à 10 millions d'euros par semestre, soit plus de 54.000 euros par jour, compte tenu du délai écoulé depuis sa première décision, de l'importance du respect du droit de l'Union européenne, de la gravité des conséquences en matière de santé publique et de l'urgence particulière qui en résulte.

Il juge pour la première fois que, si l'État ne prenait pas les mesures nécessaires dans le délai imparti, cette somme pourrait être versée non seulement aux associations requérantes mais aussi à des personnes publiques disposant d'une autonomie suffisante à l'égard de l'État et dont les missions sont en rapport avec la qualité de l'air ou à des personnes privées à but non lucratif menant des actions d'intérêt général dans ce domaine.

Il précise enfin que ce montant, le plus élevé jamais retenu par une juridiction administrative française à l'encontre de l'État, pourra être révisé par la suite, y compris à la hausse, si la décision de 2017 n'a toujours pas été pleinement exécutée.

La pollution atmosphérique en Europe : un problème sanitaire préoccupant

Dans son audit de performance publié le 11 septembre 2018, la Cour des comptes européenne estime que l'action engagée par l'Union européenne (UE) pour protéger la santé humaine contre la pollution atmosphérique n'a pas produit les effets escomptés.

Un lourd coût humain et économique

Selon le rapport, la pollution atmosphérique provoquerait 400 000 décès prématurés. Les habitants des zones urbaines y seraient particulièrement exposés. La plupart des décès prématurés seraient imputables aux particules, au dioxyde d'azote et à l'ozone troposphérique. Dans certains États membres, la perte d'années de vie en bonne santé serait similaire à ce qui s'observe dans des pays dont le nom est fréquemment associé à une mauvaise qualité de l'air, comme la Chine ou l'Inde. En 2013, la Commission européenne a affirmé que le coût externe sanitaire total de la pollution atmosphérique se situait entre 330 et 940 milliards d'euros par an.

En zone urbaine, jusqu'à 96% des citoyens doivent vivre avec des niveaux de polluants atmosphériques considérés comme nuisibles pour la santé par l'Organisation mondiale de santé (OMS). D'après l'OMS, les maladies cardiaques et les accidents vasculaires cérébraux sont la cause de 80% des décès prématurés imputables à la pollution atmosphérique, devant les maladies pulmonaires (cancers compris) et les autres maladies.

La révision de la politique de l'UE en matière de qualité de l'air à l'ordre du jour

L'adoption de la directive sur la qualité de l'air ambiant remonte au 21 mai 2008. Elle définit des normes de qualité de l'air concernant les concentrations en polluants dans l'air et demeure la pierre angulaire de la politique de l'UE en matière de qualité de l'air.

Les normes établies sont cependant moins restrictives que les lignes directrices de l'OMS. Les valeurs limites de l'UE relatives à la qualité de l'air sont aussi trop peu contraignantes et la plupart des États membres ne les ont pas efficacement mises en oeuvre. Les dispositions régissant la mesure de la qualité de l'air laissent en outre une latitude qui rend les vérifications difficiles.

Dernièrement, les citoyens se sont intéressés de plus près aux questions liées à la qualité de l'air; ils ont ainsi intenté des poursuites devant des juridictions nationales qui, dans plusieurs États membres, ont rendu des décisions sanctionnant leur droit à l'air pur.

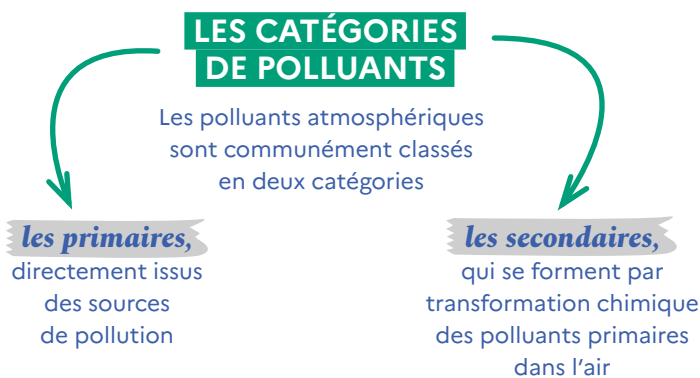
Pour améliorer la qualité de l'air dans l'UE, le rapport recommande une actualisation de la directive sur la qualité de l'air ambiant. La politique en faveur de la qualité de l'air devrait être intégrée comme priorité dans toutes les politiques de l'UE.

Vie publique

25 septembre 2018

LA POLLUTION DE L'AIR, c'est quoi ?

Elle se traduit par une modification de la composition de l'air par des polluants nuisibles à la santé et à l'environnement. Trois de ces polluants sont particulièrement problématiques en raison du dépassement récurrent des normes de qualité de l'air.



LES PRINCIPAUX POLLUANTS

LES OXYDES D'AZOTE (NO_x)

Ils sont émis lors de la combustion (moteurs thermiques des véhicules, chauffage, production d'électricité...).

LES PARTICULES PM₁₀ ET PM_{2,5}

Elles sont issues de toutes les combustions et de l'industrie manufacturière. Le chauffage biomasse est le premier émetteur de particules, spécifiquement en période hivernale. L'agriculture et les transports émettent aussi des polluants qui peuvent se transformer en particules secondaires.

L'OZONE (O₃)

Il est produit dans l'atmosphère sous l'effet du rayonnement solaire par des réactions complexes entre certains polluants primaires tels que les NO_x, le CO et les COV.

– LE –
SAVIEZ
-VOUS ?

Il ne faut pas confondre pollution de l'air et gaz à effet de serre (GES).

Les polluants de l'air, composés de gaz toxiques ou de particules nocives, ont un effet direct sur la santé et les écosystèmes. Les GES sont responsables du changement climatique. Ils restent très longtemps dans l'atmosphère, mais ont peu d'effets directs sur la santé (à l'exception de l'ozone, qui est aussi un polluant de l'air).

LA MÉTÉO : UN FACTEUR CLÉ DE LA QUALITÉ DE L'AIR

- ◆ **LE VENT** disperse les polluants. À l'inverse, les conditions anticycloniques (temps calme avec peu ou pas de vent) favorisent l'accumulation de polluants et la transformation chimique des composants polluants, ce qui entraîne une importante dégradation de la qualité de l'air.
- ◆ **LA PLUIE** lessive l'air, mais peut devenir acide et transférer les polluants dans les sols et dans les eaux.
- ◆ **LE SOLEIL**, par l'action du rayonnement, transforme les oxydes d'azote et les composés organiques volatils en ozone.
- ◆ **LA TEMPÉRATURE**, qu'elle soit haute ou basse, agit sur la formation et la diffusion des polluants, comme les particules.

LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE, *quels effets ?*

La qualité de l'air a des répercussions, principalement sur notre santé et sur l'environnement. Ces effets peuvent être immédiats ou à long terme.

SUR NOTRE SANTÉ

Les polluants atmosphériques peuvent nous affecter : **par voie respiratoire**, principal point d'entrée de l'air et donc des polluants

Leurs effets dépendent :

- de leur composition chimique ;
- de la taille des particules ;
- de nos caractéristiques (âge, sexe...), mode de vie (tabagisme...) et état de santé ;
- du degré d'exposition (spatiale et temporelle) et de la dose inhalée.

par voie cutanée, même si cela reste marginal

par voie digestive, lorsque les polluants contaminent notre alimentation

SUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Les polluants atmosphériques ont des incidences.

LES CULTURES

L'ozone en trop grande quantité provoque l'apparition de taches ou de nécroses à la surface des feuilles et entraîne des baisses de rendement, de 5 à 20 %, selon les cultures.

LES ÉCOSYSTÈMES

Ils sont impactés par l'acidification de l'air et l'eutrophisation. En effet, certains polluants, lessivés par la pluie, contaminent ensuite les sols et l'eau, perturbant l'équilibre chimique des végétaux. D'autres, en excès, peuvent conduire à une modification de la répartition des espèces et à une érosion de la biodiversité.

LES BÂTIS

Les polluants atmosphériques détériorent les matériaux des façades, essentiellement la pierre, le ciment et le verre, par des salissures et des actions corrosives.

- LE -
SAVIEZ
-VOUS



**15 000
litres**

*C'est le volume
d'air quotidien
dont a besoin
un être humain
pour vivre.*

LES POLLUANTS, d'où viennent-ils ?

Les polluants atmosphériques sont nombreux dans notre environnement. Ils peuvent provenir des activités humaines ou directement de la nature et ne sont pas tous émis de façon homogène dans le temps et l'espace.

SECTEURS D'ACTIVITÉS ET ÉMISSIONS DE POLLUANTS

Sont cités ci-dessous les principaux polluants.

NO_x : oxyde d'azote

NH₃ : ammoniac

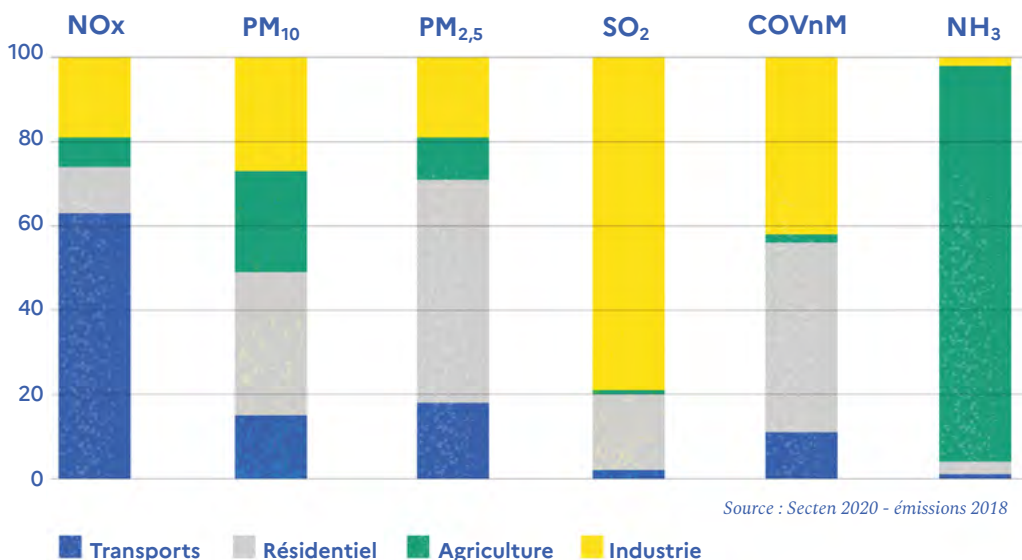
SO₂ : dioxyde de soufre

COVnM : composés organiques volatils non méthaniques

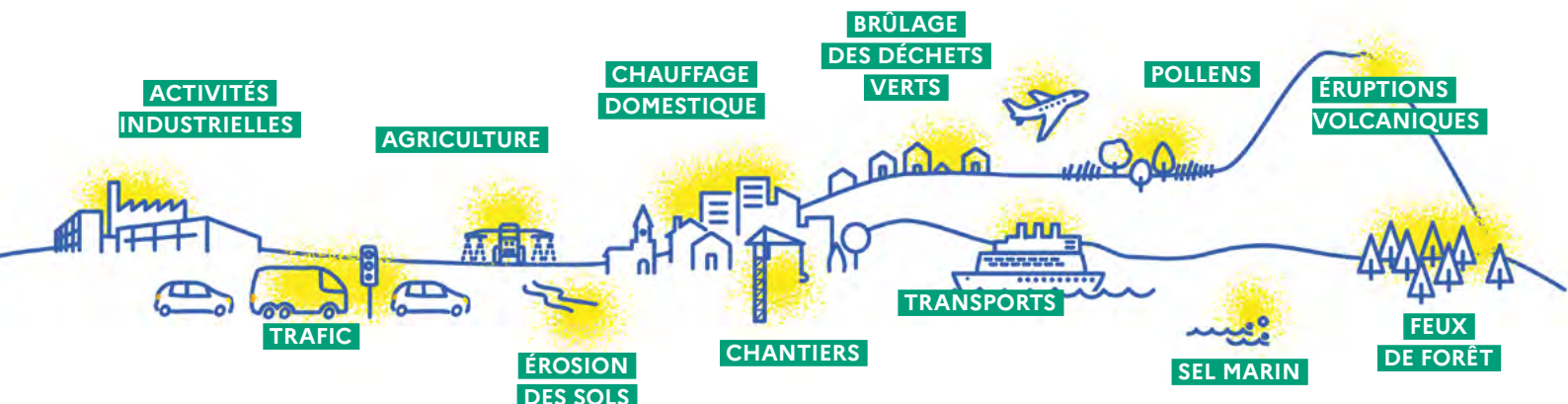
PM₁₀ et PM_{2,5} : particules en suspension, respectivement inférieures à 10 µm et 2,5 µm



L'indice Atmo est un indice quotidien de la qualité de l'air calculé à partir de la mesure des concentrations dans l'air de quatre polluants réglementaires (dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, ozone et particules). Il qualifie la qualité de l'air sur une échelle de 1 (très bon) à 10 (très mauvais) pour informer les citoyens. Une révision de l'indice Atmo entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2021 afin de le rendre plus représentatif de la qualité de l'air et plus en phase avec les attentes des citoyens.



DES SOURCES VARIÉES D'ÉMISSIONS



QUELLE RÉGLEMENTATION pour protéger la qualité de l'air ?

La politique en faveur de la qualité de l'air s'inscrit dans une dynamique globale et nécessite des actions ambitieuses aux niveaux international, européen, national et local. Cette politique appelle l'État, les collectivités territoriales, les entreprises, les citoyens et les organisations non gouvernementales à conjuguer leurs efforts pour agir pour une meilleure qualité de l'air.

L'EUROPE, POUR FIXER LES ORIENTATIONS

La gestion de la qualité de l'air relève des politiques environnementales et sanitaires de l'Europe, en lien avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Le droit européen fixe des plafonds annuels nationaux d'émissions et des valeurs limites dans l'air à ne pas dépasser, ainsi que les réglementations sectorielles (émissions industrielles, qualité des carburants, émissions des véhicules...).

L'ÉTAT, POUR ÉLABORER LES POLITIQUES PUBLIQUES

L'État est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques nationales de surveillance de la qualité de l'air, de réduction des émissions polluantes et de diminution de l'exposition de la population aux polluants au quotidien et lors des épisodes de pollution. Le respect des valeurs limites dans les délais les plus courts possibles nécessite un travail conjoint entre l'État et les collectivités territoriales.

LES COLLECTIVITÉS, POUR AGIR AU QUOTIDIEN POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE L'AIR

Chaque collectivité (région, département, groupement intercommunal, commune) contribue, en fonction de ses compétences légales, à améliorer la qualité de l'air. Compte tenu de leurs compétences, notamment en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de mobilité, de voirie et de circulation, les collectivités territoriales et leur groupement sont des acteurs clés de la réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques. L'implication des élus locaux est essentielle pour la mise en œuvre des outils locaux tels que les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) et les zones à faibles émissions mobilité, ou encore la contribution aux plans de protection de l'atmosphère (PPA).

– LE –
SAVIEZ
-VOUS



Obligatoire dans les communautés urbaines et les métropoles, la compétence qualité de l'air est optionnelle dans les communautés de communes et communautés d'agglomération. Cependant, un grand nombre de communautés d'agglomération a fait le choix de cette compétence. La Région est chef de file pour la qualité de l'air.

AGIR POUR LA QUALITÉ DE L'AIR, *quelles compétences pour les collectivités ?*

Les collectivités territoriales et les intercommunalités sont en première ligne pour garantir à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé, par la mise en place d'actions ambitieuses et concrètes. Pour ce faire, elles ont la compétence pour agir en matière de mobilité et d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'orientations de leurs dotations budgétaires.

POUR AGIR DE FAÇON TRANSVERSALE

- contribuer aux plans d'action de l'État, en communiquant chaque année au préfet toute information utile sur les actions engagées en faveur de la qualité de l'air ;
- participer aux appels à projets en faveur de la qualité de l'air (ministère en charge de l'Écologie, Ademe) ;
- participer à la gouvernance des associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air (AASQA) et contribuer au financement de leurs missions ;
- communiquer sur la qualité de l'air (chronique et épisodes de pollution) auprès des différents publics (particuliers, entreprises, agriculteurs, etc.), participer à la Journée nationale de la qualité de l'air, relayer les messages du PPA et les bonnes pratiques.

POUR AGIR SUR LE SECTEUR RÉSIDENTIEL TERTIAIRE

- élaborer et mettre en œuvre des plans climat air énergie territoriaux (PCAET) ;
 - allouer des aides financières pour renouveler les appareils de chauffage peu performants (par exemple le fonds Air-bois) ;
 - sensibiliser et faire appliquer les interdictions et prescriptions techniques
- pour préserver la salubrité publique (respect de l'interdiction du brûlage à l'air libre, respect des prescriptions techniques relatives aux installations de combustion) ;
- développer des réseaux de chaleur.

POUR AGIR SUR LE SECTEUR INDUSTRIEL

- contrôler et surveiller les installations non classées (petites chaufferies, travaux, etc.) ;
- travailler à l'aménagement du territoire pour réduire l'exposition de la population et notamment les établissements recevant des personnes sensibles à la pollution de l'air (PLUi, PLU, Scot).

POUR AGIR SUR LE SECTEUR DU TRANSPORT

- élaborer et mettre en œuvre des plans de mobilité ;
- construire, aménager et entretenir les voiries communales ;
- exercer son pouvoir de police de circulation sur les voies communales, notamment par la mise en place de zones à faibles émissions mobilité ZFE-m (voir page 6) ;
- exercer son pouvoir de police du stationnement (réservation d'emplacements aux véhicules électriques, à ceux utilisés en covoiturage ou labellisés auto-partage par exemple) et de la tarification (modulation en fonction des émissions polluantes) ;
- déployer des voies réservées au covoiturage et aux véhicules à faibles émissions ;
- construire et aménager des pistes cyclables, pérennes ou de transition, des places de stationnement vélos et EDP (Engins de Déplacement Personnel), des aires de covoiturage, et installer des points de recharge électriques pour favoriser la mobilité durable ;
- encourager l'utilisation des mobilités partagées en indemnisant les covoituteurs (passagers et conducteurs), en déployant et réglementant les services en free floating (trottinettes, vélos, voitures...) ;
- déployer des services d'information multimodale et de billettique (Mobility as a service, MaaS, par exemple) ;
- développer l'utilisation de véhicules propres en proposant des aides financières pour l'achat de ces véhicules (vélos à assistance électrique notamment) ;
- établir des règles d'urbanisme pour favoriser les modes actifs de déplacement (marche, vélo, etc.) ;
- faire l'acquisition de bus et autocars à faibles émissions pour les services publics de transport ;
- favoriser la logistique urbaine durable (vélos cargos, VUL électriques...).



Les collectivités territoriales et les intercommunalités concourent, avec l'État, chacune dans leur domaine de compétences et dans les limites de leur responsabilité, à la mise en œuvre du droit à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Pour développer les compétences des agents en matière de transition écologique, les collectivités peuvent s'appuyer sur les itinéraires de formation développés par le Centre National de la Fonction Publique Territoriale, à destination des directeurs ou directrices et cadres en charge de l'environnement, de l'urbanisme et de l'aménagement durable, des déplacements et du transport. Plus d'informations sur : <https://www.cnfpt.fr/>



EN PRATIQUE

au sein des communes engagées

À Rennes, la logistique du dernier kilomètre

Optimiser la gestion des flux de marchandises de l'aire urbaine, tel est l'objectif de la démarche engagée depuis 2012 dans la métropole de Rennes. Une réflexion prospective a permis d'aboutir à un plan d'actions 2015-2017 qui prévoit notamment la création d'un plan de circulation des marchandises dans le centre-ville, le repositionnement des aires de livraison, l'expérimentation de boîtes à colis ou de la livraison de colis sur les lieux de travail... Autant de mesures qui contribuent à réduire la congestion en ville, diminuer les consommations énergétiques et les émissions de polluants, améliorer le coût et la qualité de la livraison du dernier kilomètre, tout en favorisant l'activité économique.

Le plan marche de Plaine Commune (93)

À l'occasion de la révision de son plan local de déplacement (PLD), le territoire de Plaine Commune, qui fédère neuf villes, a décidé d'élaborer un plan marche. La communauté d'agglomération entend faciliter les conditions de marche, renforcer l'attractivité des transports en commun (en améliorant l'accessibilité à pied des gares et stations) et contribuer ainsi à améliorer la qualité de l'air. Le plan prévoit l'identification d'itinéraires stratégiques pour la marche, l'implantation d'une signalétique spécifique aux piétons, la mise à disposition du grand public d'un dépliant (itinéraires conseillés et temps de parcours). Des opérations ponctuelles d'aménagement (meilleur partage de l'espace public au profit des piétons, sécurisation des traversées, travail sur les ambiances lumineuses et sonores...) sont également prévues.

Une ZFE-m progressive en métropole de Grenoble

La métropole grenobloise a instauré, en avril 2019, une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) permanente (24 h / 24 et 7 j / 7), avec une réglementation et un périmètre d'application progressifs. Ainsi, en 2019, 10 communes étaient concernées par ce dispositif. Depuis février 2020, ce sont désormais 27 communes qui réservent l'accès de leur territoire aux véhicules de transport de marchandises parmi les moins polluants. À ce jour, la ZFE-m est autorisée aux véhicules équipés au moins d'une vignette Crit'Air 3. À l'échéance 2025, seuls les véhicules de transport de marchandises présentant une vignette Crit'Air 1 ou verte seront permis sur ce périmètre.

L'utilisateur d'un véhicule polluant est donc invité à l'adapter ou à le remplacer par un véhicule moins polluant. Particuliers et professionnels peuvent bénéficier d'aides financières mises en place par la métropole de Grenoble et l'Ademe en plus des aides de l'État en faveur d'une mobilité plus propre.

En savoir plus sur la prime à la conversion et la

surprime ZFE-m : www.ecologie.gouv.fr/prime-conversion-bonus-ecologique-toutes-aides-en-faveur-mobilite-propre

Dans le Doubs, déchiquetage et bois de chauffage

La Coopérative d'utilisation de matériel agricole du Doubs produit du bois de chauffage issu de l'entretien des haies et des forêts pour éviter leur brûlage à l'air libre et produire un combustible de qualité. À cette fin, elle s'est équipée, en 2004, d'une déchiqueteuse et d'une grue, financées par l'Ademe et la région Franche-Comté.

Après déchiquetage, les adhérents se chargent du stockage et du séchage naturel des plaquettes de bois qui alimenteront leur propre chaudière ou seront vendues à d'autres agriculteurs, aux particuliers ou aux collectivités pour des chaufferies de petite et moyenne puissances.

Retour sur... La méthode de concertation avec les collectivités locales

Lancées en septembre 2017 par Édouard Philippe, Premier ministre, et Elisabeth Borne, ministre chargée des transports, les Assises nationales de la mobilité se sont déroulées jusqu'en décembre 2017. Cette grande consultation s'est adressée à tous les acteurs du territoire et a permis de préparer la loi d'orientation des mobilités.

Objectif : **identifier les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens autour de la mobilité**, en accordant une attention particulière aux transports de la vie quotidienne ainsi qu'aux enjeux de qualité de l'air. Pour cela, usagers, collectivités, opérateurs, acteurs économiques et ONG de l'ensemble du territoire ont été conviés à participer et à faire émerger de nouvelles solutions.

En parallèle, le ministère de la Transition écologique et solidaire avait demandé en octobre 2017 aux préfets des zones concernées par le dépassement des seuils de pollutions de l'air **d'élaborer - avec les collectivités locales, les entreprises et les associations – des feuilles de route précisant les actions à déployer par tous les acteurs compétents**. Publiées en avril 2018, ces feuilles de route ont constitué une étape supplémentaire dans la mise en mouvement de toute la société.






En juillet 2018, **le Gouvernement a détaillé les engagements de l'Etat en faveur de la mobilité propre et de la qualité de l'air**. Elisabeth Borne a notamment proposé à toutes les collectivités concernées par les enjeux de qualité de l'air un engagement pour le déploiement des Zones à Faibles Émissions, et notamment aux territoires visés par le contentieux européen.

Cette démarche se concrétise aujourd'hui avec la signature de l'engagement en faveur du déploiement des Zones à Faibles Émissions au ministère de la Transition écologique et solidaire. Le travail de concertation se poursuit avec d'autres collectivités volontaires qui souhaitent rejoindre la dynamique de mobilisation en faveur de qualité de l'air, dynamique qui reste ouverte.








Extraits du dossier de presse " Déploiement des ZFE.
L'Etat et les collectivités s'engagent pour l'amélioration de la qualité de l'air "
Ministère de la Transition écologique et solidaire - 8 octobre 2018

ETAT, TERRITOIRES : UN PARTENARIAT INÉDIT ET AMBITIEUX

Les territoires :

-  s'engagent à déployer ou à renforcer une première Zone à Faibles Emissions sur leur territoire d'ici fin 2020, c'est-à-dire l'interdiction de l'accès, sur une partie de leur territoire, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, à certaines catégories de véhicules qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions et donc qui ont un impact nocif sur la santé des résidents de l'ensemble du territoire, et affirment leur soutien pour que cet objectif soit matérialisé dans la loi d'orientation des mobilités que le Gouvernement prépare. Cette zone est établie de manière concertée avec l'ensemble des parties prenantes et en tenant compte des spécificités et des besoins locaux ;
-  s'engagent à évaluer périodiquement l'intérêt d'adapter les Zones à Faibles Emissions, et notamment la typologie des véhicules concernés pour s'assurer qu'elles bénéficient à tous les habitants et, le cas échéant, adapter les règles applicables pour en accroître l'efficacité ;
-  s'engagent à mobiliser l'ensemble des outils permettant de donner des facilités à l'usage aux transports collectifs, aux mobilités propres et partagées (parkings dédiés ou relais, voies réservées, infrastructures de recharge...) et à porter des plans ambitieux en faveur des mobilités actives ;
-  s'engagent à organiser une mobilisation des citoyens et des entreprises pour les associer à la mise en place des mesures anti-pollution et des alternatives à la voiture individuelle ;
-  s'engagent à favoriser la mise en place de transports collectifs et des flottes publiques à faibles et zéro émissions, pour montrer l'exemple et accélérer le développement de la mobilité propre, tout en favorisant les reports d'achats vers les mobilités douces et les mutualisations.

L'État :

-  s'engage à apporter son soutien aux territoires souhaitant déployer des Zones à Faibles Emissions ambitieuses dans le cadre de leurs travaux préparatoires et à mettre en place les mesures réglementaires nécessaires pour permettre un déploiement et un fonctionnement efficaces des Zones à Faibles Emissions, comme les modalités de contrôle en circulation par vidéo et en stationnement et la coopération des forces de l'ordre et des services de l'Etat, dans l'objectif de constater et traiter les infractions de manière automatique (LAPI) ;
-  s'engage à travailler, avec les territoires, à la simplification des procédures de création et d'extension des Zones à Faibles Emissions afin de permettre aux collectivités de faciliter la mise en place de ces zones avant fin 2020 et leur évolution ;
-  s'engage à fournir des outils aux collectivités pour mettre en place des systèmes de tarification de congestion, ou encore la possibilité de dédier des voies de circulation aux transports en commun ou en covoiturage ;
-  s'engage à mettre en place des financements dédiés aux alternatives à la voiture, avec notamment un plan vélo et un nouvel appel à projets pour les transports en commun en site propre, ainsi qu'à encourager le soutien des trajets domicile travail en vélo ou en covoiturage ;
-  s'engage à poursuivre le développement de la mobilité propre, en soutenant le financement des bornes de recharge électrique ouvertes au public, en pérennisant le dispositif de bonus-malus et grâce à la prime à la conversion qui cible en priorité les foyers à faibles revenus ;
-  s'engage à poursuivre les efforts de réduction de la pollution du transport routier de marchandise, en favorisant le fret ferroviaire, en poursuivant sur le quinquennat la politique fiscale de soutien à l'acquisition de poids lourds à faibles émissions et en soutenant l'installation de stations d'avitaillement en GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) et hydrogène, et à défendre au niveau européen des normes ambitieuses pour la réduction des émissions polluantes pour l'ensemble des véhicules thermiques ;
-  s'engage à être exemplaire dans le renouvellement de son propre parc de véhicules en favorisant les reports d'achat vers les mobilités douces, les mutualisations et les véhicules propres.

INSCRIRE LES ZFE DANS LE PLAN DU GOUVERNEMENT POUR LA QUALITÉ DE L'AIR

La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement. En France, le coût de la pollution atmosphérique est évalué de 70 à 100 milliards d'euros par an par la Commission d'enquête du Sénat (rapport remis en 2015). L'Agence nationale de santé publique a estimé en 2016 son impact sanitaire à 48 000 décès prématurés par an, ce qui correspond à 9 % de la mortalité en France et à une perte d'espérance de vie à 30 ans pouvant dépasser 2 ans.

Le transport routier est l'un des principaux contributeurs d'émissions d'oxydes d'azote, de matières particulaires et de dioxyde de carbone. Le processus de combustion du carburant, ainsi que les phénomènes d'évaporation et de re-suspension sont des créateurs de pollution.

La politique en faveur de la qualité de l'air nécessite des actions ambitieuses, au niveau international comme au niveau local, dans tous les secteurs d'activité. L'État, les collectivités territoriales, les entreprises, les citoyens et les organisations non gouvernementales doivent conjuguer leurs efforts pour garantir à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. La mise en œuvre du Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PRÉPA), qui vise tous les secteurs d'activité (industrie, transport, résidentiel et agriculture), sera poursuivie en 2019.

L'ÉTAT S'ENGAGE AUPRES DES COLLECTIVITÉS LOCALES

À travers le déploiement des Zones à Faibles Émissions, l'État s'engage à apporter son soutien, notamment via l'Ademe, aux territoires souhaitant déployer des ZFE dans le cadre de leurs travaux préparatoires et à **mettre en place les mesures réglementaires nécessaires pour permettre le déploiement efficace des ZFE**, en simplifiant les procédures d'élaboration notamment lorsque plusieurs collectivités locales portent un projet commun, ou en mettant en place des dispositifs pour faciliter le contrôle, comme le contrôle automatisé et en stationnement et la coopération des forces de l'ordre et des services de l'État.

Focus sur... Un appui fort de l'État pour développer les transports en commun :

Lancement du 4ème appel à projets pour financer des transports en commun en site propre. En Ile-de-France, lancement du chantier du Grand Paris Express, pour un coût de 35 milliards d'euros et une mise en service progressive entre 2024 et 2030, et investissement de l'État dans les transports en commun via le contrat de plan État-Région.

L'appel à projets « Zones à Faibles Émissions », lancé par l'Ademe, vise à accompagner les collectivités dans la mise en place d'une ZFE, en identifiant les conditions de réussite de sa mise en œuvre et en assurant la concertation, l'animation et la communication autour de ce projet.

Par ailleurs, la coopération avec les collectivités territoriales en matière de qualité de l'air sera poursuivie. Que ce soit dans le cadre des Plans de protection de l'atmosphère, pour la mise en œuvre des « **feuilles de route** » pour la qualité de l'air ou des programmes d'action des collectivités, les instances partenariales réunissant l'ensemble des parties prenantes suivront régulièrement et précisément les actions engagées et leurs résultats.


Focus sur... Les « villes respirables »


L'Etat soutient le déploiement d'actions concrètes à travers l'appel à projets « Villes respirables en 5 ans ». 25 territoires représentant 15 millions d'habitants se mobilisent ainsi pour concrétiser des mesures contribuant à diminuer la pollution atmosphérique dans tous les domaines d'activité : transports, logement, planification urbaine, industrie ...


Enfin, l'Etat mobilise un éventail d'outils (cf. mesures ci-dessous) pour soutenir les mobilités propres sur les territoires, et ainsi accompagner les évolutions de comportement tout en préservant l'accès à la mobilité et la compétitivité de notre économie.


LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS AU CŒUR DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR




Pour accompagner les collectivités, la loi d'orientation des mobilités et la stratégie associée développent une série d'outils couvrant l'ensemble des moyens de transports et permettant d'accompagner la révolution des mobilités du quotidien. Parmi ces mesures, le Gouvernement a notamment annoncé :

 **la programmation des investissements de transports** qui définit pour la première fois de façon claire, priorisée et financée la politique d'investissement dans les transports. La programmation prévoit d'investir 13,4 milliards d'euros sur la période 2018-2022, soit une augmentation de +40% par rapport à la période 2013-2017. Elle supposera la mise en place de ressources additionnelles pérennes au profit de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France), à hauteur de 500 millions d'euros par an à partir de 2020. La désaturation des grands nœuds ferroviaires permettra de donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien autour des métropoles, et dans les liaisons avec les villes moyennes. 2,6 milliards d'euros seront investis sur 10 ans dans cet objectif. Le développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives au quotidien mobilisera par ailleurs l'Etat, à travers plusieurs appels à projets à hauteur de 1,2 milliard d'euros sur 10 ans, pour accompagner les territoires. Enfin, le renforcement de l'efficacité et du report modal dans le transport de marchandises sera soutenu, avec 2,3 milliards d'euros investis par l'Etat sur 10 ans ;

 **le soutien au verdissement de tous les modes de transports de voyageurs et de marchandise** avec la volonté de la France de mettre en place une zone de réduction de polluants atmosphériques en Méditerranée pour les navires, ou encore la prolongation du suramortissement pour l'acquisition de poids lourds propres jusqu'en 2021, et qui sera entendu à toutes les technologies à faibles émissions et renforcé pour les petits poids lourds. L'effort spécifique sur le GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) et le bioGNV sera accru (avitaillement, soutien à la production de bioGNV...) et la fiscalité avantageuse sur le GNV sera maintenue ;

 le déploiement d'un « **plan vélo et mobilités actives** » sans précédent visant à tripler la part du vélo dans nos déplacements, de 3 % aujourd'hui à 9 % en 2024 et ainsi faire du vélo un mode de transport à part entière comme chez de nombreux voisins européens ;

 **une réforme des avantages en nature au travail pour inciter les entreprises à soutenir les mobilités propres** : possibilité de prise en charge exonérée de toute fiscalité par les employeurs d'une part des dépenses de mobilité de leurs salariés à vélo et en covoiturage, exonérations de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu pour la recharge électrique mise à disposition par les employeurs à leurs salariés, avantage fiscal pour la mise à disposition de vélo...

-  le lancement d'un **4^{ème} appel à projets pour financer les transports en commun** en site propre ;
-  une série de mesures permettant de **développer le covoiturage**, comme les voies réservées dont des expérimentations sont déjà en cours ;
-  le soutien à l'**accélération du déploiement de bornes de recharge électriques et plus généralement des infrastructures pour carburants alternatifs** : augmentation de la prise en charge financière du raccordement des bornes de recharge au sein du budget des réseaux de distribution ; « droit à la prise » pour les personnes physiques ou morales utilisant un parking intérieur ou extérieur dans les copropriétés ; lors d'une construction neuve ou lors de rénovations importantes, obligation de pré-équiper les parkings pour faciliter l'installation de bornes de recharge ; installation de bornes de recharge électrique sur les autoroutes et les routes nationales, en sécurisant la contractualisation entre les gestionnaires d'infrastructures et les opérateurs de bornes de recharge...

Focus sur... **Le Plan vélo et mobilités actives**

Aujourd'hui, la part du vélo ne représente que 3% de nos trajets quotidiens. Présenté le 14 septembre 2018 par Édouard Philippe, François de Rugy et Élisabeth Borne, le « Plan vélo et mobilités actives » a pour objectif de la tripler, pour atteindre 9% en 2024. Il s'articule autour de quatre grands axes :

- 1. Sécurité** : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière ;
- 2. Sûreté** : mieux lutter contre le vol ;
- 3. Créer un cadre incitatif** reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux ;
- 4. Développer une culture** du vélo.

Le Gouvernement a ainsi annoncé la création d'un fonds national « mobilités actives » de **350 millions d'euros** pour soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables dans les collectivités.

LA QUALITÉ DE L'AIR DANS LE PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2019

La prime à la conversion connaît un succès très important. **Plus de 250 000 demandes sont attendues en 2018, alors que le Gouvernement s'était fixé un objectif de 100 000 demandes cette année, et 70% des demandes concernent des ménages non imposables.** Cette prime atteint donc à la fois son objectif environnemental et son objectif social. Elle permet à tous les Français de participer à la transition énergétique en diminuant la consommation de leur véhicule.




La prime à la conversion sera maintenue en 2019 pour accélérer le renouvellement du parc de voitures et de camionnettes. Le bonus écologique pour l'achat d'une voiture ou d'une camionnette électrique sera quant à lui fixé à 6 000 €, comme en 2018.

Les crédits dédiés aux aides à l'acquisition des véhicules propres s'élèveront à 570 millions d'euros dans la loi de finances pour 2019, contre 388 millions d'euros en 2018, soit 47 % d'augmentation.

Par ailleurs, face à l'urgence sanitaire, **la priorité sera accordée à la mise en œuvre opérationnelle des feuilles de route en faveur de la qualité de l'air**, dans les territoires les plus touchés par la pollution.

Dans chaque zone concernée par le dépassement régulier des normes de qualité de l'air, les préfets ont élaboré, en association étroite avec toutes les parties prenantes et en particulier les collectivités territoriales, une feuille de route opérationnelle et multi-partenariale pour la qualité de l'air, permettant de respecter les normes sanitaires dans les délais les plus courts possibles.

Par ailleurs, le fonds Air mobilité, géré par l'Ademe, est doté de 140 millions d'euros sur la période 2018-2022. Ce fonds soutiendra des actions en faveur de la qualité de l'air et de la mobilité propre, notamment :

-  les fonds-air bois qui cofinancent avec les collectivités territoriales le remplacement des vieux appareils polluants de chauffage au bois ;
-  des actions d'électrification à quai pour les navires ;
-  des appels à projets relatifs à la mobilité propre : développement des Zones à Faibles Émissions, du vélo, du covoiturage, du GNV, etc.

Une enveloppe de 35 millions d'euros sera mobilisée pour accompagner spécifiquement les zones concernées par les « feuilles de route » opérationnelles pour la qualité de l'air, en complément des dispositifs de droit commun et des appels à projets ADEME existants ou envisagés.



mardi 22 septembre 2020

: DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

Des marchandises, par bateau, au cœur de Strasbourg

ULS, un opérateur privé, livre depuis ce printemps des marchandises au centre de Strasbourg par voie fluviale et vélo cargo. Quatorze emplois ont été créés.

Strasbourg redécouvre sa dimension fluviale. C'était une volonté de la précédente municipalité qui a engagé avec VNF, Voies Navigables de France, un partenariat afin de développer les usages de la voie d'eau. Ceux-ci se limitaient jusqu'alors aux croisières touristiques Batorama et leurs 750 000 passagers annuels. Puis sont arrivées des locations de bateaux électriques, terrasse flottante, projet de baignades naturelles et maintenant le fret fluvial. Un appel à projets commun Ville et VNF a été lancé en 2019 pour la livraison de marchandises par bateau au plus près du centre de la capitale alsacienne. C'est l'opérateur privé ULS (Urban logistic solutions) qui a été retenu.

Des restrictions en centre-ville pour les poids lourds

Depuis ce printemps, il décharge tous les matins, quai des Pêcheurs, à deux minutes de la cathédrale, des marchandises qui sont ensuite acheminées dans l'hyper-centre par vélo cargo à assistance électrique. Il s'agit de colis de messagerie et des boissons pour commencer, en attendant d'autres denrées et le transport de matériaux pour des chantiers municipaux.

ULS est dirigée par le Strasbourgeois Thomas Castan, qui est issu de la logistique industrielle. Il applique les process industriels de son secteur à cette nouvelle activité. ULS dispose d'un entrepôt dans le port industriel de Strasbourg. Il sert de hub et d'accueil des marchandises qui sont ensuite conditionnées en caisses standardisées puis acheminées par barge, en moins de 30 minutes, jusqu'aux portes de l'hyper-centre. Les caisses sont déchargées et prises en compte par les livreurs au guidon de vélos cargos à assistance électrique. Au retour, les livreurs puis la barge transportent des déchets cartons à recycler.

Cette initiative s'inscrit dans un cadre réglementaire qui lui est favorable. La Ville de Strasbourg a en effet instauré en 2018 dans l'hyper-centre, une réglementation très restrictive pour les véhicules de livraison. Il s'agit d'une Zone à faibles émissions (ZFE) qui limite à la fois la taille des véhicules de livraison, leurs émissions polluantes et les horaires aux cours desquels ils peuvent accéder au cœur de la cité.

Dès lors ULS se présente comme un opérateur qui propose une solution de logistique pour «le dernier kilomètre» aux sociétés de transport ou aux fournisseurs qui ne souhaitent pas ou qui ne peuvent s'adapter à la ZFE marchandises. Selon ULS, le fluvial permet un transport massifié au plus près possible des destinataires. Quant aux vélos cargos, ils permettent d'accéder au centre-ville à toute heure.

Une nouvelle barge est en construction. Elle pourra transporter 122 tonnes et consacrer la montée en puissance de l'activité qui a déjà créé 14 emplois. ULS travaille à s'implanter dans d'autres villes.



ZFE PROS *mémo*

Le périmètre de la ZFE de la Métropole de Lyon



Les véhicules concernés depuis le 1^{er} janvier 2021



Les aides financières

pour le renouvellement de véhicules (neuf ou occasion)

	GNV GNL	100% électrique	Hydrogène
Poids lourd	10 000 €	10 000 €	13 000 €
Véhicule utilitaire léger	5 000 €	5 000 €	8 000 €
Triporteur		300 €	

Guichet unique ZFE : 04 28 67 53 29 - guichetuniquezfe@grandlyon.com
Précisions et actualités de la ZFE : consultez la page www.grandlyon.com/zfe

Les dérogations et les modalités d'obtention



Véhicules bénéficiant de dérogations permanentes

- Véhicules d'intérêt général
- Véhicules du Ministère de la défense
- Véhicules utilisés par les personnes handicapées
- Véhicules automoteur spécialisés (VASP)
- Véhicules de la sécurité civile
- Véhicules de convois exceptionnels

Pas de demande de dérogation pour ces véhicules



Véhicules bénéficiant d'une dérogation de 3 ans

- Véhicules frigorifiques (FG TD)
- Bétonnières (CAM BETON)
- Camions et camionnettes benne (CAM BENNE, CTTE BENNE)
- Camions et camionnettes benne amovible (CAM BEN AMO, CTTE BEN AMO)
- Camions et camionnettes porte-engins (CAM PTE ENG, CTTE PTE ENG)
- Camions et camionnettes citerne à eau (CAM CIT EAU, CTTE CIT EAU)

Pas de demande de dérogation pour ces véhicules



Dérogations à caractère temporaire étudiées individuellement de 3 ans

- Véhicules utilisés dans le cadre de manifestations exceptionnelles
- Véhicules utilisés dans le cadre de tournages
- Véhicules utilisés par les entreprises en état de cessation de paiements
- Véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles
- Véhicules d'entreprises justifiant de l'achat de véhicules autorisés avec un délai de livraison important
- Véhicule utilisé par une entreprise pouvant justifier, jusqu'à la date limite du 30 juin 2021, de l'achat de véhicules de catégorie «camionnette», «n1», «n2» ou «n3», de classe Crit'air 0 et 1 ou de classe Crit'air 2 lorsqu'il n'existe pas de véhicule équivalent dans les classes Crit'air 0 ou 1 sur le marché*
- Véhicules d'approvisionnement des marchés
- Camionnettes et camions citernes (CIT et CARB) autres que les citernes à eau
- Véhicule d'approvisionnement de denrées alimentaires de proximité

Demande de dérogation INDISPENSABLE pour ces véhicules sur Grandlyon.com/ZFE

Reims

Comité local de l'air

Actions menées en 2017-2018



Restriction de l'implantation des installations dans les zones polluées (PLU)

Diffusion de l'indice qualité de l'air sur les panneaux d'affichage lumineux et les journaux électroniques

Accompagnement de l'offre BlablaLines et du covoiturage

Développement de l'attractivité des TC (Transports en Commun) :

- vitesse commerciale
- nouvelles dessertes
- test de véhicules autonomes
- test de nouvelles motorisations moins polluantes

Apaisement du centre ville de Reims avec le déploiement de la Zone 30km/h

Mise à disposition de composteurs partagés

Développement de la méthanisation et du bioGNV

- 3 plus importants émetteurs industriels soumis à des actions en cas de pics de pollution.
- Encadrement des rejets du plus gros émetteur

Installation de 50 nouvelles bornes de recharge

Développement de Vél'Oxygène :

- Vélo école
- Atelier d'auto-réparation pour les cyclistes

Formation à la qualité de l'air de relais au sein des associations

Présentation du bilan de la qualité de l'air aux conseils de quartier

Évènements grand public :

- Sensibilisation écoliers
- Parcours lichen et pollen
- Journée nationale de la qualité de l'air



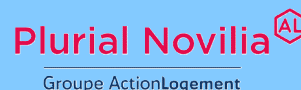
Reims

Comité local de l'air

Actions prévues ou restant à engager

Les projets engagés :

- Mobilisation associative
 - encouragement à la pratique du vélo
 - formation de « relais qualité de l'air » dans les associations
- Plan de communication auprès du grand public
- Plan d'actions marchandises et livraisons sur le dernier kilomètre
- Étude de mesures de réduction en cas d'épisode de pollution
- Élaboration d'une charte « chantiers verts »
- Mise à disposition de microcapteurs
- Massification de la rénovation du bâti
- Zone à faibles émissions



Les projets pour l'avenir :

- Mesure des particules ultrafines
- Evolution des motorisations des TC
- Interdiction du trafic de transit sur la Traversée Urbaine de Reims
- Réduction des émissions des TER
- ...



Un projet, une idée ?

Demandez le modèle de fiche action en flashant ce code



01 - titre de l'action

Description de l'action :

Secteur(s) concerné(s)

Responsable du portage de l'action :

Relai(s) disponible(s) pour le porteur de l'action :

Calendrier :

2018 : _____

2019 : _____

Moyens à mobiliser :

Techniques : _____

Humains : _____

Financiers : _____

On va plus loin :



PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST

Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Grand Est
Service Transition Énergétique Logement Construction - Pôle Transition Énergétique Qualité de l'Air
www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr