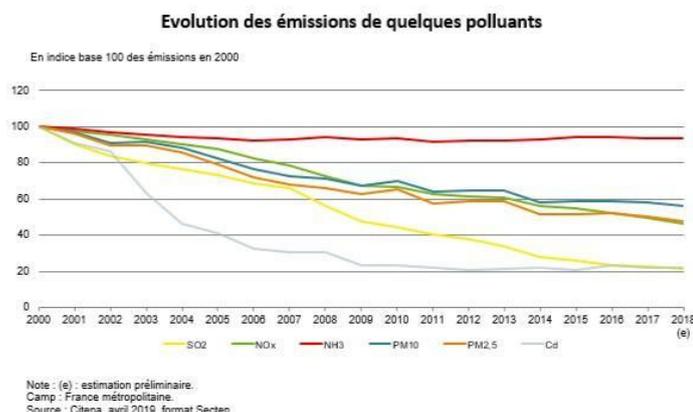


ZFE-m – La fin accélérée de circulation des moteurs thermiques

Pour agir contre la pollution atmosphérique, le trafic routier est une cible privilégiée des politiques européennes et nationales. A lui seul, il est responsable de 57 % des émissions d'oxydes d'azote et d'une part significative des émissions directes de particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}).

La pollution de l'air a des effets significatifs sur l'environnement et la santé. L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) estime que l'exposition à la pollution

atmosphérique contribue chaque année à 400 000 décès prématurés¹ (liés notamment à des cancers) dans l'Union Européenne (UE). Selon l'Agence nationale de santé publique, la mortalité liée à la pollution de l'air dans l'hexagone s'élève à 40 000 décès pour la période de 2016 à 2019².



I. Les récentes évolutions des politiques publiques pour bannir la circulation des moteurs thermiques

Le cadre juridique européen en matière de qualité de l'air

L'Union européenne souhaite atteindre un niveau de qualité de l'air à long-terme qui ne comporte pas de risques pour la santé humaine et l'environnement. Pour accomplir cette ambition, la législation européenne a développé un cadre juridique contraignant (directives) envers ses pays membres – de surveillance, de gestion et d'évaluation de la qualité de l'air pour divers polluants.

Pour les émissions routières de polluants atmosphériques, la Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 intitulée « un Air pur pour l'Europe » est celle de référence. Elle régit notamment les émissions de **particules fines (PM_{2,5}, PM₁₀) et de dioxyde d'azote (NO₂)**.

L'UE a créé un système de double « reporting » pour respecter les valeurs limites dans les zones de dépassements. Chaque État membre doit ainsi délimiter son territoire en zone de surveillance. Cela correspond en France aux agglomérations (villes et métropoles), départements et régions.

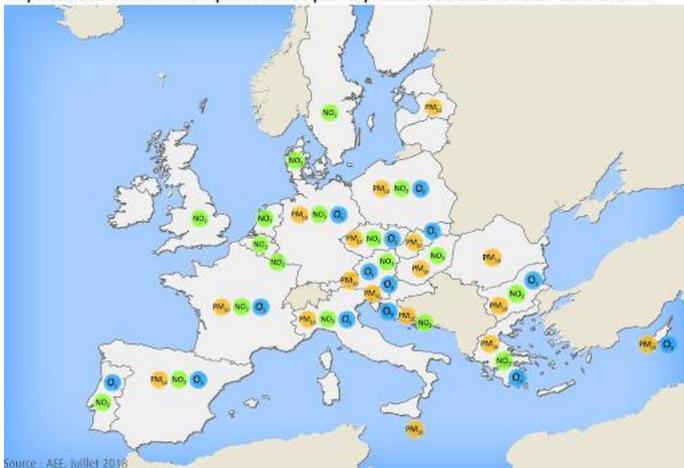
¹ [Agence européenne pour l'environnement, chiffres de 2012](#)

² [Santé publique France, estimation du poids total de la pollution de l'air ambiant sur la santé de la population française pour la période 2016 à 2019](#)

Condamnations de la France par la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) et le Conseil d'Etat

La Commission européenne a formulé à plusieurs reprises des avertissements³ envers la France pour deux types d'émissions polluantes PM₁₀ et pour les NO₂.

Dépassements des normes de qualité de l'air pour la protection de la santé dans l'UE 28 en 2016



Deux procédures d'infraction ont été engagées contre la France pour non-respect des valeurs limites de concentration (VLC) :

- Avis motivé du 28 octobre 2011 et avis motivé complémentaire du 29 avril 2015 pour les émissions de PM₁₀.
- Avis motivé du 15 février 2017 pour les émissions de NO₂.

Face à l'inaction de la France, la Commission européenne a durci le ton en décidant de saisir la CJUE. La France est à ce jour engagée dans deux précontentieux européens pour la teneur en particules (PM₁₀) et en dioxyde d'azote (NO₂) vis-à-vis d'une vingtaine d'agglomérations.

- L'arrêt du 24 octobre 2019 de la CJUE a condamnée l'hexagone pour non-respect de la directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air ambiant et plus spécifiquement pour « dépassement de manière systématique et persistant » des valeurs limites de concentration (VLC) **pour le NO₂** depuis le 1^{er} janvier 2010 dans douze agglomérations et zones de qualité de l'air française. Un sursis a été accordé à la France pour agir.
- Le 30 octobre 2020, la Commission européenne a saisi la CJUE d'un recours contre la France vis-à-vis la qualité de l'air en raison de **niveaux élevés de particules fines (PM₁₀)**.

En parallèle, **un arrêt du Conseil d'Etat du 4 août 2021⁴** a condamné l'Etat à payer 10 millions d'euros pour ses mesures insuffisantes en matière de qualité de l'air et non-respect des seuils limites de **PM₁₀** et **NO₂**.

³ mise en demeure, avis motivé, saisine de la Cour de justice de l'Union européenne

⁴ CE, 4 août 2021, n° 428409



chaque
jardin
compte

LES ENTREPRISES DU PAYSAGE

Mise en place d'un cadre juridique contraignant en France pour réduire l'empreinte carbone du trafic routier

Divers Etats et villes ont développés des zones de restriction pour limiter l'accès de certains véhicules dans l'espace urbain – selon le type d'énergie, la catégorie du véhicule, leur norme d'émission ou encore leur âge.

Les zones à circulation restreinte (ZCR)

La France a tenté d'être exemplaire dès 2015 avec **la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte**. La loi a permis de créer des **Zones à circulation restreinte (ZCR)** qui étaient définies, délimitées et mises en place par les agglomérations en fonction de leurs besoins, et ouvertes à la circulation uniquement pour les usagers possédant une vignette « Crit'Air » autorisée⁵.

Les zones à faibles émissions (ZFE-m)

Face aux pressions de l'UE, la France a fait émerger un cadre juridique plus contraignant pour faire évoluer sa flotte. **Avec la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, le dispositif des ZCR s'est effacé au profit des Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m).**

Le principe d'une zone à faibles émissions repose sur l'interdiction d'accès à une ville ou partie de ville pour les véhicules qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions des polluants atmosphériques (PM, NO₂, oxydes d'azote (NOX) etc.) ou d'équipements (normes Euro, présence d'un filtre à particules)⁶.

- 3 métropoles étaient à l'origine concernées – **Lyon, Grenoble, la Ville de Paris et la métropole du Grand Paris**.
- A la suite de la condamnation de l'Etat par le Conseil d'Etat, le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 impose à 7 autres métropoles (**Aix-Marseille-Provence, Montpellier-Méditerranée, Nice-Côte d'Azur, Rouen-Normandie, Strasbourg, Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse**) d'instaurer une ZFE-m.

Récemment, un cadre juridique plus en phase avec les objectifs de l'UE a été promulguée au sein de la récente loi Climat et Résilience. L'article 117 dispose que les agglomérations **de plus de 150 000 habitants (environ 45 moyennes et grandes agglomérations) ont l'obligation de réaliser avant le 31 décembre 2024 une ZFE-m.**

La loi accélère la sortie du thermique et en particulier du diesel. Les ZFE-m existantes devront a minima interdire les véhicules essence et diesel **Crit'air 5 dès début 2023**, les véhicules **Crit'air 4 en 2024** et enfin les véhicules **Crit'Air 3 en 2025**. Autrement dit, à partir de janvier 2025, seuls les véhicules répondant aux normes Euro 5 et 6 et porteurs d'une vignette Crit'Air 1, 2 ou verte pourront être autorisés à rouler dans les ZFE.

⁵ Le certificat qualité de l'air « Crit'Air » permet d'identifier les véhicules autorisés à circuler. Les véhicules sont classés vis-à-vis de leur niveau de pollution, âge et en fonction d'un niveau. Le niveau 1 est dit « propre » (électrique, gaz naturel etc.) et le niveau 5 très polluant (vieux véhicules diesel).

⁶ Afin de faire respecter les restrictions de circulation, les deux principaux moyens de surveillance sont la vidéosurveillance et le contrôle par la police.



Le calendrier des restrictions et des différences entre les vignettes Crit’Air varie d’une agglomération à l’autre. A titre d’exemple, la Métropole du Grand Paris et la Ville de Paris vont interdire les véhicules diesel à circuler en ZFE-m à partir du 1er janvier 2024 et les véhicules essence à Crit’Air 1 dès 2030.

La fin de la vente des moteurs thermiques

L’initiative du Gouvernement inscrite dans la loi d’orientation des mobilités (LOM) est de bannir les moteurs thermiques à l’horizon 2040. A l’échelle européenne, le nouveau paquet climat de la Commission européenne « Fit for 55 » contient une directive visant à autoriser seulement la vente de véhicules « zéro émission » à partir de 2035.

II. Les enjeux de la filière du Paysage face au déploiement des ZFE-m

La fin accélérée du diesel représente un défi majeur pour la filière du paysage. Contrairement aux véhicules du transport, les véhicules des entreprises du paysage ne font que quelques dizaines de kilomètres par jour. Leurs principaux déplacements se limitent aux allers-retours entre le dépôt et le chantier ou pour la gestion des déchets. En raison de leur faible utilisation, ces véhicules restent stationnés très longtemps et ont un kilométrage relativement faible. Naturellement, le renouvellement du parc de la filière est plus long.

L’Unep mobilise toutes ses capacités auprès des décideurs politiques pour :

1. **Faciliter l’accès à la ZFE pour toutes les entreprises du paysage :** Une majorité de nos activités sont dans l’espace urbain. Pour adapter l’espace urbain au dérèglement climatique et aux enjeux biodiversité, les entreprises du paysage ont besoin de circuler librement dans la ZFE.
2. **Distinguer les véhicules personnels des véhicules professionnels :** Le monde professionnel a besoin de plus de temps pour s’adapter à ces interdictions.
3. **Intégrer les entreprises du paysage au calendrier dérogatoire :** Au même titre que d’autres filières opérant en ville, la filière du paysage a besoin de temps pour se conformer aux critères imposés pour les véhicules diesel. Les véhicules du secteur ne sont pas très utilisés contrairement à ceux des particuliers ou du transport.
4. **Le maintien d’aides pour renouveler le parc :** Ces aides (et bonifications) permettraient d’accélérer le renouvellement du parc pour les entreprises les plus proches des ZFE et d’opter pour des véhicules à combustion alternative.
5. **Créer un dispositif de stationnement :** La mise en place d’un dispositif de stationnement pour les professionnels ou d’une tolérance sur la verbalisation faciliterait le quotidien des professionnels de la filière. Dans une ZFE, les véhicules du paysage, bâtiment ou autres ne circulent pas et ont besoin de se garer. A titre d’exemple, la ville de Paris simplifie le stationnement des professionnels (voir : <https://www.paris.fr/pages/les-offres-de-stationnement-pour-les-professionnels-6656>)



LES ENTREPRISES DU PAYSAGE

6. **Permettre d'éviter certains déplacements** : Pour limiter les déplacements des entreprises, il faut favoriser un rapprochement des lieux de circulation (déchèteries etc.). L'implantation de dépôts de déchets à proximité immédiate des ZFE permettrait d'éviter de parcourir des distances importantes. Les collectivités territoriales pourraient notamment imaginer un système de collecte pour récupérer les déchets dans les différents chantiers.
7. **S'assurer d'avoir une bonne couverture des lieux de recharge** (bornes de recharge électriques, stations à hydrogène etc.)
8. **Garantir des appels d'offres non basés sur les énergies propres**. De nombreuses collectivités territoriales insèrent des critères relatifs à l'utilisation d'énergies propres. Il y a un cas de concurrence déloyale pour les plus petites structures du Paysage. Une majorité des entreprises de la filière n'ont pas de solution viable pour répondre à ces critères.
9. **Optimiser la charge utile des véhicules utilitaires légers (VUL) à énergies propres d'1 tonne supplémentaire (action en cours avec l'OTRE, le CDKL et la Capeb)**



Annexes

Liste totale de villes concernées par la mise en place d'une ZFE



Provence-Alpes-Côte d'Azur (3) : Aix-Marseille Provence, Métropole Nice Côte d'Azur et Toulon
Provence Méditerranée

Occitanie (5) : Toulouse Métropole, Perpignan Méditerranée Métropole, Nîmes Métropole, Grand Avignon, Montpellier Méditerranée Métropole

Nouvelle-Aquitaine (4) : Bordeaux Métropole, Limoges Métropole, Pau-Pyrénées, Communauté Pays Basque,

Auvergne Rhône-Alpes (7) : Clermont Auvergne Métropole, Saint-Etienne Métropole, Grand Annecy, Grand Chambéry, Annemasse Agglo, Métropole de Lyon, Grenoble-Alpes-Métropole

Grand-Est (5) : Mulhouse Alsace Agglomération, Metz Métropole, Métropole du Grand Nancy, Métropole du Grand Reims, Eurométropole de Strasbourg

Hauts-de-France (6) : Métropole européenne de Lille, Douaisis Agglo (Douais et Lens), Valenciennes Métropole, Béthune-Bruay Artois Lys Romane, Dunkerque Grand Littoral, Amiens Métropole

Centre Val-de Loire (3): Tours Métropole Val de Loire, Orléans Métropole

Normandie (3) : Caen Normandie Métropole, Le Havre Seine Métropole, Métropole Rouen-Normandie

Bretagne (2) : Rennes Métropole, Brest Métropole

Pays de la Loire (4) : Pôle métropolitain Nantes - Saint-Nazaire, Le Mans, Angers

Ile-de-France (2) : Ville de Paris, Métropole du Grand Paris



chaque
jardin
compte

LES ENTREPRISES DU PAYSAGE

Vignettes crit'air

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE pour la CROISSANCE VERTE

Les différentes catégories du certificat sur la qualité de l'air

Voiture particulière :
Norme Euro (inscrite sur carte grise) ou date de 1^{er} immatriculation

Essence et autres	Diesel
0 Tous les véhicules 100% électriques et hydrogènes	
1 Tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables	
1 Euro 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	
2 Euro 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011
3 Euro 2 et 3 Entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
4	3 Entre le 1 ^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
5	2 Entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2000 inclus

Sources

- Santé publique France (avril 2021), *Pollution de l'air ambiant : nouvelles estimations de son impact sur la santé des Français*
- Agence européenne pour l'environnement (Novembre 2020), *Premature deaths attributable to air pollution*
- Commission Européenne (mai 2021), *Pacte vert pour l'Europe: la Commission vise le «zéro pollution» dans l'air, l'eau et les sols*
- Ademe (septembre 2020), *Zones à faibles émissions (Low Emission Zones - LEZ) à travers l'Europe*