



**MINISTÈRE  
DES ARMÉES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# ANNALES DU CONCOURS

Accès au grade de secrétaire administratif spécialisé  
de classe normale de la DGSE

Épreuve d'admissibilité :  
cas pratique



Session 2025



**MINISTÈRE  
DES ARMÉES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# 1<sup>ère</sup> épreuve d'admissibilité

## Cas pratique

Épreuve de cas pratique avec une mise en situation à partir d'un dossier documentaire remis au candidat pouvant comporter des graphiques ainsi que des données chiffrées. Le dossier doit relever d'une problématique relative aux politiques publiques et comporter plusieurs questions précédées d'une présentation détaillée destinée à mettre le candidat en situation de travail.

Pour cette épreuve, le dossier documentaire ne peut excéder vingt pages.



**Durée : 3 heures - coefficient 3**

**CONCOURS EXTERNE  
POUR L'ACCÈS AU GRADE DE SECRÉTAIRE ADMINISTRATIF  
SPÉCIALISÉ DE CLASSE NORMALE**

**SESSION 2025**

**Épreuve d'admissibilité :**

**Épreuve de cas pratique** avec une mise en situation à partir d'un dossier documentaire pouvant comporter des graphiques ainsi que des données chiffrées. Le dossier doit relever d'une problématique relative aux politiques publiques et comporter plusieurs questions précédées d'une présentation détaillée destinée à mettre le candidat en situation de travail.

Pour cette épreuve, le dossier documentaire ne peut excéder vingt pages.

**Durée : 3 heures ; coefficient 3**

---

Vous êtes affecté en qualité de secrétaire administratif spécialisé au ministère délégué en charge des transports, au sein du bureau en charge du transport routier, lui-même dépendant de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités.

L'annonce par la Mairie de Paris de la création d'une zone à trafic limité, dont l'arrêté de création a été signé par la préfecture de police de Paris, a bouleversé l'agenda de votre chef de bureau. Il doit participer à différentes réunions en vue de répondre aux interrogations des ministres (écologie, transport...), des politiques, des riverains et des usagers de la route, professionnels ou non.

En conséquence, il a renoncé à participer à un colloque à Grenoble sur les zones à faibles émissions (ZFE) et en particulier sur celle de l'agglomération grenobloise. Il s'est arrangé avec la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes, qui le remplacera et qui assurera la représentation du ministère en charge des transports.

Ce colloque accueillera des chercheurs, des scientifiques, l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), des représentants du ministère de l'Intérieur, des collectivités locales et d'usagers de la route, professionnels et riverains.

Il s'agit de tirer un premier bilan de la ZFE, de l'améliorer le cas échéant, notamment son acceptation auprès du public. Ce colloque devrait être courtois, mais il n'est pas impossible que dans l'assistance, il y ait des opposants à ce dispositif.

Le chef de bureau vous demande de lui préparer un dossier et de le lui transmettre par mail. Il se chargera de l'envoyer à son interlocuteur à la DREAL.

Le dossier sera composé des pièces suivantes :

**Commande n° 1 :**

Une présentation du dispositif ZFE, son cadre réglementaire, le calendrier de déploiement, les agglomérations visées, les contraintes et obligations et les sanctions prévues.

**Commande n° 2 :**

Un « mémo » consacré aux critiques à l'encontre du dispositif ZFE, méconnu et peu lisible. Ce document devra anticiper d'éventuelles critiques de la part des intervenants ou de l'assistance et mettre en avant, pour chacune d'entre elles, les avantages et les propositions d'amélioration envisagées.

**Commande n° 3 :**

Quelques éléments de présentation de la ZFE de l'agglomération de Grenoble.

Votre chef de bureau convient qu'en théorie, la DREAL doit connaître le sujet. Elle a organisé, en janvier 2024, le premier comité régional sur les ZFE consacré à un échange de bonnes pratiques. Mais la DREAL est loin de Grenoble et il ne sait pas qui sera désigné. Il vous donne des notes qu'il avait prises, en prévision de sa participation à ce colloque.

Dans sa demande, il rappelle enfin que ce dossier doit constituer une aide pour le représentant de la DREAL, à la fois aide-mémoire et source d'informations dans d'éventuels échanges pendant le colloque.

## **SOMMAIRE**

### **Document 1** (page 1)

Zones à faibles émissions, publié le 06/07/2023, mis à jour le 25/09/2024, in site Ministères territoires, écologie, logement (extraits).

### **Document 2** (page 5)

Zones à faibles émissions (ZFE) : tout savoir pour circuler tranquillement (site Les Numériques). Extraits d'un article publié le 21/04/2023 (Maxime Noël).

### **Document 3** (page 8)

ZFE : les collectivités tentent de désamorcer ces « bombes sociales » (site Roole Média). Extraits d'un article publié le 17/04/2023 (Eva Gomez).

### **Document 4** (page 10)

Zones à faible émissions-mobilités (ZFE-M) : sortir de l'impasse. L'essentiel sur le rapport d'information. Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable - Sénat - 14 juin 2023.

### **Document 5** (page 16)

ZFE de Grenoble : les véhicules Crit'Air 4 sont à leur tour exclus (site Roole média). Extraits d'un article publié le 11/07/2023 ; mise à jour le 10/01/2024 (Eva Gomez).

### **Document 6** (page 19)

Notes personnelles du chef de bureau en prévision de son intervention au colloque de Grenoble.

# DOCUMENT 1

In site ministères territoires, écologie, logement. Publié le 06 juillet 2023 Mis à jour le 25 septembre 2024

## Zones à faibles émissions (ZFE)

Les zones à faibles émissions sont un outil pour améliorer la qualité de l'air. Leur mise en place répond à la nécessité de protéger la santé publique. En effet, la qualité de l'air s'améliore en France, mais reste un enjeu de santé publique majeur en particulier dans les grandes agglomérations, qui nécessite de poursuivre l'action.

### Contexte et enjeux

#### Les effets de la qualité de l'air sur la santé

Les impacts de la pollution de l'air sur la santé sont connus. Ils peuvent être immédiats ou à long terme. La pollution de l'air peut être à l'origine, ou aggraver, des maladies respiratoires (asthme, cancer du poumon, etc.) ou cardiovasculaires (infarctus, accidents vasculaires cérébraux, arythmies, etc.).

En France, plus de 40 000 décès prématurés sont ainsi imputables chaque année aux particules fines, et 7000 décès imputables aux oxydes d'azote.

Des valeurs limites réglementaires, c'est-à-dire des teneurs dans l'air à ne pas dépasser en vue de protéger la santé humaine, sont donc fixées pour les principaux polluants. Compte tenu des recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), ces valeurs sont en cours de révision au niveau européen et devraient être significativement abaissées dans les prochaines années.

#### La qualité de l'air en France

En France, la qualité de l'air s'améliore globalement sous l'effet des actions menées, mais des dépassements des valeurs limites actuelles demeurent dans certaines agglomérations.

Sur les 20 dernières années, les émissions liées aux activités humaines des polluants réglementés ont fortement diminué. La baisse atteint ainsi :

- -62 % pour les oxydes d'azote depuis les années 2000 ;
- -55 % pour les particules de diamètre inférieur ou égal à 10 µm (PM10) ;
- -65% pour les particules de diamètre inférieur ou égal à 2,5 µm (PM2,5).

Toutefois, bien que la tendance des émissions nationales soit à la baisse, les concentrations dans l'air de certains polluants dépassent encore les valeurs réglementaires sur certains territoires et agglomérations français, en particulier la valeur limite fixée actuellement pour le dioxyde d'azote.

Outre les dépassements des valeurs limites actuelles, les valeurs recommandées par l'OMS fixent un objectif à atteindre pour l'ensemble des territoires. De plus, les valeurs limites devraient être significativement abaissées dans les prochaines années compte tenu de la révision en cours de la directive sur la qualité de l'air ambiant, nécessitant de poursuivre les actions en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air, en particulier dans les agglomérations où la qualité de l'air demeure éloignée des recommandations, même si elles ne présentent pas de dépassement des valeurs limites actuellement en vigueur. Il est donc primordial de poursuivre les politiques engagées en matière d'amélioration de la qualité de l'air.

Fin 2022, un nouveau plan d'actions national pour réduire les émissions de polluants pour la période 2022-2025 (PREPA) a été adopté. Il regroupe différentes actions qui concernent l'ensemble des secteurs : industrie, transport, résidentiel tertiaire, agriculture, etc.

Plus spécifiquement, 15% des émissions de particules fines dans l'air proviennent des transports. Au-delà des actions prévues pour le transport maritime et aérien, compte tenu de l'importance des émissions de dioxydes d'azote et de particules liées au transport routier, des ZFE doivent être mises en place dans les grandes

agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants pour lesquelles la qualité de l'air n'est pas satisfaisante pour la santé.

Les lois d'orientation des mobilités (2019) et climat et résilience (2021) fixent un cadre et des obligations pour la mise en place de zones à faibles émissions.

### **Principe d'une zone à faibles émissions (ZFE)**

Une ZFE est une zone comportant des voies routières où la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte, selon des modalités spécifiques définies par la collectivité. L'objectif est de réduire les émissions de polluants atmosphériques et d'améliorer la qualité de l'air locale, afin de réduire les impacts de la pollution sur la santé des habitants et autres usagers (étudiants, travailleurs, etc.) concernés par la ZFE.

Il existe en Europe plus de 320 ZFE, appelées aussi *low emission zones*, qui ont toutes le même objectif : protéger la santé des riverains vivant dans les zones les plus denses et les plus polluées.

### **Mise en œuvre**

En France, les ZFE sont mises en place par les collectivités locales, qui disposent de compétences et d'outils clés pour la qualité de l'air : mobilités, police de la circulation, aménagement, etc.

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 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.

Le système des ZFE s'appuie sur le dispositif des vignettes Crit'air, aussi appelées certificats qualité de l'air.

### **Cadre juridique**

La loi prévoit la mise en place de ZFE dans les grandes agglomérations, avec une flexibilité adaptée en fonction des niveaux locaux de pollution de l'air.

L'article L. 221-1 du code de l'environnement et son article d'application R. 221-1 fixent des seuils à ne pas dépasser pour certains polluants atmosphériques, afin de protéger la santé humaine. Ces seuils découlent de la directive européenne n° 2008/50/CE du 21 mai 2008, concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

Le non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air est fondé sur le dépassement d'au moins trois années sur les cinq dernières années civiles des valeurs limites horaire, journalière ou annuelle, des émissions relatives au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), ou aux particules fines PM<sub>10</sub> ou valeurs cibles pour les particules PM<sub>2,5</sub>. (.../...)

### **Agglomérations concernées**

- Les agglomérations dites « territoires ZFE »

Dans les agglomérations dépassant de manière régulière les seuils réglementaires de qualité de l'air, les collectivités doivent mettre en place une ZFE respectant le calendrier législatif de restrictions de circulation, aboutissant à des restrictions pour les voitures diesel de plus de 18 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2024 (Crit'Air 4), puis pour les voitures diesel de plus de 14 ans et les voitures essence de plus de 19 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2025 (Crit'Air 3).

Il est à noter que certains véhicules peuvent toujours circuler en ZFE (exemptions nationales), et que certaines collectivités prévoient des dérogations locales. Les restrictions de circulation doivent également concerner les véhicules utilitaires légers. Enfin, la ZFE devra, d'ici fin 2024, respecter un périmètre minimal (couvrant au moins 50% des habitants de l'EPCI le plus peuplé du territoire résidant dans le périmètre de l'agglomération).

Grâce à l'amélioration de la qualité de l'air, il reste aujourd'hui 2 agglomérations concernées : Paris et Lyon.

- Les agglomérations dites "territoires de vigilance"

Dans les grandes agglomérations de plus de 150 000 habitants en France métropolitaine qui respectent de manière régulière les seuils réglementaires de qualité de l'air :

Les collectivités ont une seule obligation prévue par la loi, c'est la mise en œuvre d'une restriction de circulation sur leur territoire permettant de réduire les émissions de polluants atmosphériques sur un périmètre couvrant au moins 50% des habitants de l'EPCI le plus peuplé du territoire résidant dans le périmètre de l'agglomération.

(.../...)

**À noter** : le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 fixe les exemptions à l'obligation de mettre en place une ZFE pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants. L'obligation est levée dès lors que les concentrations moyennes annuelles mesurées en NO<sub>2</sub> sur le territoire de l'agglomération sont inférieures ou égales à 10 µg/m<sup>3</sup> (valeur guide établie par l'OMS) au moins 3 années sur les 5 dernières années civiles, ou qu'au moins 95 % de la population de chaque commune de l'agglomération n'est pas exposée à des concentrations supérieures à 10 µg/m<sup>3</sup>. Ce décret prévoit également la possibilité de déroger à la mise en place d'une ZFE dès lors que des actions équivalentes permettent d'atteindre ce critère dans des délais plus courts ou similaires que ce que permettrait la mise en place d'une ZFE (étude à l'appui).

### **Déploiement des zones à faibles émissions (ZFE)**

(.../...)

Il existe actuellement 12 ZFE en France métropolitaine :

Eurométropole de Strasbourg ; Grand Lyon Métropole ; Grand Reims Communauté Urbaine ; Grenoble-Alpes-Métropole ; Métropole du Grand Paris ; Métropole de Rouen-Normandie ; Métropole Aix-Marseille Provence ; Métropole Nice Côte d'Azur ; Montpellier-Méditerranée Métropole ; Saint-Etienne Métropole ; Toulouse Métropole ; Clermont-Ferrand.

(.../...)

### **Circuler dans une zone à faibles émissions**

Pour circuler dans les zones à faibles émissions, la vignette Crit'Air est indispensable. Elle permet de savoir si le véhicule est concerné par des restrictions de circulation.

La vignette Crit'Air est octroyée aux véhicules en fonction de leurs émissions de polluants, notamment en particules fines et dioxydes d'azote. Le classement Crit'Air tient compte notamment de la catégorie des véhicules (véhicules légers, véhicules utilitaires légers, poids lourds), de leur motorisation, des normes techniques européennes, appelées normes Euro, ainsi que des éventuels dispositifs de traitement des émissions polluantes installés après la première mise en circulation des véhicules.

Ainsi la vignette Crit'Air tient compte du niveau d'émission en dioxyde d'azote et en particules. Moins un véhicule sera polluant, mieux il sera classé (voir le site officiel Crit'Air).

Pour connaître le classement Crit'Air de votre véhicule : accéder au simulateur, ou consultez les pages suivantes pour les véhicules particuliers, pour les véhicules utilitaires légers, pour les véhicules lourds.

Attention, les restrictions en vigueur peuvent être modifiées lors de la mise en place de la circulation différenciée en cas de pics de pollution.

Pour savoir si vous pouvez accéder à la ZFE avec votre véhicule, renseignez-vous auprès de l'agglomération concernée, sur Bison futé ou zfe.green.

(.../...)

## **L'accompagnement des usagers des ZFE**

### **Un accompagnement basé sur la concertation et le dialogue avec les collectivités territoriales, les parlementaires et l'ensemble des acteurs concernés**

Pour accompagner la mise en œuvre des zones à faibles émissions, l'Etat a instauré un dialogue avec les élus impliqués dans leur mise en œuvre, via un comité ministériel qui s'est réuni pour la première fois en octobre 2022, ainsi qu'avec les parties prenantes via la mise en place en janvier 2023 d'un comité de concertation. Le Comité a mené ses travaux tout au long du premier semestre 2023, réunissant collectivités, Etat et acteurs de terrain (professionnels et associations).

Les échanges ont mis en exergue un besoin de renforcer à la fois l'harmonisation et l'acceptabilité des ZFE. Afin d'identifier et engager les leviers nécessaires à la bonne mise en œuvre des ZFE, l'Etat s'est appuyé sur les recommandations de quatre rapports :

(.../...)

### **Les mesures d'accompagnement mises en place par les collectivités**

Les collectivités territoriales concernées par la mise en place d'une ZFE accompagnent les habitants, les entreprises et autres usagers à adapter leur mode de déplacement. Elles peuvent notamment :

- délivrer de l'information (campagne d'information, site dédié, etc.) ;
- mettre en place des aides pour faciliter l'adoption de mobilités moins polluantes ;
- proposer des services d'accompagnement (guichets locaux de conseils et/ou d'aides) ;
- proposer des aides locales à l'acquisition ou à la location de véhicules peu polluants ;
- faciliter les mobilités actives (marche, vélo) et partagées (transports en commun, covoiturage, etc.) par le développement d'offres de transports publics durables, le développement d'aménagements dédiés (pistes cyclables, parkings relais, etc.) ou la mise en place d'aides au changement de mobilité.

### **L'État accompagne les collectivités concernées par la mise en place d'une zone à faibles émissions**

Plusieurs dispositifs d'accompagnement (fonds vert, certificats d'économie d'énergie : programmes CEE et opérations standardisées, fonds mobilités actives, aides à l'acquisition ou à la location de vélos et de véhicules peu polluants ...) sont mobilisables par les collectivités territoriales pour les soutenir dans leurs démarches en faveur du déploiement des zones à faibles émissions et de solutions de mobilité peu polluantes sur leurs territoires.

(.../...)

### **L'État soutient les ménages et les entreprises dans leur transition vers des mobilités moins polluantes**

En complément des aides locales mises en place par les collectivités territoriales, les ménages et entreprises peuvent bénéficier d'aides nationales en faveur de mobilités moins polluantes (aides à l'acquisition ou à la location de vélos et de véhicules peu polluants, certificats d'économie d'énergie : programmes CEE et opérations standardisées,...).

## DOCUMENT 2

In site Les Numériques, Article publié le 21/04/23 par Maxime Noël (extraits)

### **Zones à Faibles Émissions (ZFE) : tout savoir pour circuler tranquillement**

Par Maxime Noël Publié le 21/04/23 à 14h00

**Inquiétantes pour de nombreux français, les ZFE-m ou "Zones à Faible Emissions-mobilité" demeurent floues dans les restrictions imposées aux automobilistes, sans compter les inégalités qu'elles engendrent. Quelles sont les villes concernées et que faut-il faire pour y circuler ? Nous faisons le point...**

Fermement actée par la Loi Climat et Résilience, la mise en place des ZFE se fait de plus en plus pressante dans les agglomérations françaises. Mais alors que l'échéance approche, de nombreux Français ignorent encore de quoi il retourne et combien elles peuvent impacter leur mobilité. Restrictions, circulation limitée, vignettes Crit'Air et sanctions, voici les mesures concernant la circulation dans les villes françaises.

#### **ZFE, ZFE-m, ZCR, Crit'Air : petit lexique**

Comme souvent, les différentes mesures gouvernementales s'accompagnent d'acronymes à trois lettres, aussi flous qu'incompréhensibles. Avant toute chose, il est évidemment recommandé de savoir à quoi correspondent les ZFE, ZFE-m et autres Crit'Air.

#### **ZFE**

Les Zones à Faibles Émissions ou Zones de Circulation Restreintes ont été la première étape du plan de transition énergétique visant à réduire la pollution dans les agglomérations françaises. Dans les ZFE, la circulation est continuellement restreinte à certains types de véhicules, limitant l'accès pour les véhicules les plus anciens et les plus polluants.

#### **ZFE-m**

Les choses se compliquent avec la ZFE-m (Zone à Faibles Emissions mobilité). Il s'agit d'une extension de la ZFE qui ne se limite pas aux seuls véhicules thermiques les plus polluants. Elle offre la possibilité d'appliquer des règles de circulation aux autres moyens de transport comme les transports en commun ou les mobilités douces telles que le vélo ou les EDPM. Aujourd'hui, les ZFE-m remplacent progressivement les ZFE simples dans le but d'améliorer la qualité de l'air.

#### **ZCR et ZPA**

Bien que dans les faits, la différenciation des ZCR et ZPA soit délicate par rapport aux ZFE et ZFE-m, quelques différences subsistent. Les Zones de Circulation Restreinte (ZCR) reprennent le fonctionnement des ZFE et ZFE-m, mais peuvent ne s'appliquer que de manière temporaire, contrairement aux ZFE qui sont permanentes, ou limitées à quelques villes d'une agglomération.

Les Zones de Protection de l'Air sont mises en place de manière temporaire, notamment lors des pics de pollution. Concrètement, la différence entre les ZFE et les ZCR et ZPA réside dans le caractère temporaire de ces dernières, alors que les ZFE et ZFE-m sont mises en place de manière permanente.

Censée être le laissez-passer des automobilistes circulant dans les divers endroits où la circulation est limitée, la vignette Crit'Air mise en place en 2017 est obligatoire pour circuler dans les ZFE-m et lors des restrictions mises en place par la préfecture pour contrer les épisodes de pollution. Cette vignette prend la forme d'un macaron autocollant à apposer sur le pare-brise de son véhicule, ou sur le garde-boue de son deux-roues. À travers 6 catégories, la vignette Crit'Air permet de classer arbitrairement le niveau d'émissions polluantes du véhicule concerné, selon la norme Euro de la motorisation et la date de mise en circulation. Cette classification des véhicules ne tient pas compte du poids, de la puissance, de la cylindrée, ni même du niveau d'émissions de CO2 ou de consommation de carburant.

Avec le tableau de correspondance, il est facile de repérer son véhicule pour avoir une idée de sa classification et de son niveau d'émission de polluants. On peut par exemple constater qu'un SUV essence de forte cylindrée

immatriculé après 2011 sera nettement moins polluant qu'un scooter 125 cc de 2005, selon la classification Crit'Air. Attention également, car la classification dépend de la date de mise en circulation. Ainsi, une moto Euro 4 immatriculée en décembre 2016, sera affublée d'une vignette jaune Crit'Air 2, alors que si la même moto avait été immatriculée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017, sa classification aurait été différente. De la même manière, une moto Euro 3 peut bénéficier de la vignette Crit'Air 1 si elle a été achetée en 2017, sur une fin de stock, par exemple.

(.../...)

### **11 agglomérations concernées, 32 à venir**

Lors du 1<sup>er</sup> comité ministériel qui a eu lieu le 25 octobre 2022, le gouvernement a annoncé la mise en place de plusieurs mesures concernant les ZFE-m, toujours dans le but de lutter contre les émissions polluantes dans les agglomérations françaises. Les métropoles du Grand Paris, de Lyon et de Grenoble ont été les premières à inaugurer ce système, notamment à cause de la mauvaise qualité de l'air. 11 métropoles ont mis en place une ZFE. Il s'agit de : Grand Paris, Lyon, Aix-Marseille, Toulouse, Nice, Montpellier, Strasbourg, Grenoble, Rouen, Reims, Saint-Étienne

Puisque ces 11 grandes villes ne sont pas les seules à être touchées par un air pollué, un calendrier prévoit l'inauguration de 32 autres villes suite à la loi climat et résilience. D'ici 2025, ce sont toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants qui sont censées mettre en place une ZFE. Au 31 décembre 2024, la France devrait ainsi compter pas moins de 43 ZFE.

### **Calendrier et modalités**

Dans toutes les villes actuellement sujettes à une ZFE, il existe différentes modalités pour circuler. Évidemment, le premier prérequis est de disposer d'une vignette Crit'Air et de l'afficher sur le pare-brise ou le garde-boue du véhicule, même pour traverser une ZFE-m sans s'arrêter. Les modalités sont fixées par les territoires et ne sont donc pas les mêmes pour les 11 métropoles touchées. De la même manière, les 32 à venir pourront fixer leurs propres modalités pour réduire la pollution atmosphérique.

Certaines villes ajoutent un dispositif permettant aux petits rouleurs de circuler librement malgré les restrictions qui pourraient concerner leur véhicule. En effet, il serait injuste de pénaliser des foyers qui n'utilisent leur voiture que pour partir en vacances ou pour des besoins ponctuels et qui n'ont pas de budget à allouer à l'acquisition d'un véhicule plus propre, surtout quand celui qu'ils ont acheté est en parfait état de fonctionnement et que cet achat n'était pas conditionné par la mise en place ultérieure d'une ZFE.

### **Métropole du Grand-Paris, seulement en semaine**

Pionnière en matière de ZFE, la métropole du Grand Paris délimitée par le périmètre de l'A86 instaure ses restrictions du lundi au vendredi de 8h à 20h pour les voitures particulières et 7j/7 pour les poids lourds et utilitaires. À l'heure actuelle, les véhicules détenteurs d'une vignette Crit'Air de classe 4 et 5, ainsi que les véhicules non classés sont sujets à ces restrictions. À partir du 1<sup>er</sup> juillet 2023, les véhicules de classe 3 seront également touchés, soit toutes les voitures diesel entre 2006 et 2011, essence entre 1997 et 2005 et motos d'avant 2007. Il existe toutefois quelques exceptions dont la liste est sur le [site de la ZFE du Grand Paris](#), portant notamment sur les véhicules porteurs de la carte mobilité inclusion (CMI).

### **Métropole de Lyon, 52 jours de circulation libre**

La [Métropole de Lyon](#) est encore plus sévère et instaure ses restrictions 7 jours sur 7, et 24h sur 24. Il n'y a donc pas de possibilités de circuler à Lyon sans un véhicule adapté, même le week-end, sans dérogation spécifique.

Si les véhicules Crit'Air 4 et 5 sont déjà interdits, ceux de classe 3 seront interdits à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, après une période de pédagogie (contrôles sans sanction) débutant en septembre 2024. L'interdiction des Crit'Air 2 est quant à elle prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 2028, excluant tous les véhicules fonctionnant au diesel. Les porteurs de la carte mobilité inclusion conservent la liberté de circuler tandis que les particuliers peuvent demander une dérogation "petit rouleur" après avoir créé un espace sur la [plateforme Toodego](#). Il faudra ensuite formuler une demande à chaque usage de la voiture concernée, dans la limite de 52 jours jusqu'en décembre 2023. Les ménages les plus modestes dont le revenu fiscal de référence n'excède pas 19 600 € peuvent également demander une dérogation jusqu'au 31 décembre 2023.

## **Métropole Aix-Marseille Provence**

Relativement restreinte, la ZFE de Marseille s'étend uniquement à l'intérieur des grands boulevards : avenue du Cap Pinède, boulevards Capitaine Gèze et de Plombières, avenue Alexandre Fleming, boulevards Françoise Duparc, Sakakini, Jean Moulin et Rabatau, avenue du Prado, à l'exception de la passerelle de l'A55 et des tunnels qui restent accessibles à tous. Tous les véhicules Crit'Air 5 et non classés sont proscrits ainsi que les véhicules Crit'Air 4 qui rejoindront la liste en septembre 2023, suivis par les Crit'Air 3 un an plus tard. Les exceptions sont restreintes à une sélection de cas particuliers comme les véhicules d'urgence ou d'intérêt général ainsi qu'aux porteurs de la CMI.

## **Grenoble Alpes Métropole**

La ZFE de Grenoble s'étend sur 13 communes : Grenoble, Échirolles, Eybens, Fontaine, Gières, La Tronche, Le Pont-de-Claix, Meylan, Saint-Égrève, Saint-Martin-d'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Seyssinet-Pariset et Seyssins, à l'exception des voies rapides A48, A480, N87, A41 et N481. Initialement, la Métropole de Grenoble n'appliquait les restrictions de circulation qu'aux poids lourds et utilitaires, mais à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2023, les voitures particulières Crit'Air 5 seront bannies. Les véhicules Crit'Air 4 et 3 le seront également respectivement au 1<sup>er</sup> janvier 2024 et 2025 avant l'interdiction potentielle des voitures Crit'Air 2 à l'horizon 2030. Hormis quelques exceptions, la Métropole de Grenoble n'a pas mis en place de pass ZFE permettant de circuler sous conditions, contrairement à Lyon par exemple.

## **Montpellier Méditerranée Métropole, favorable aux petits rouleurs**

À ce jour, la ZFE de Montpellier s'étend sur 11 des 31 communes de la métropole. Il s'agit des villes de Castelnaud-le-Lez, Clapiers, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Le Crès, Montpellier, Pérols, Saint-Jean-de-Védas et Villeneuve-lès-Maguelone. D'ici 2026, la ZFE devrait toucher toutes les villes de la métropole. Pour l'instant, la ZFE montpelliéraine ne concerne que les véhicules Crit'Air 5. Actuellement, il s'agit d'une période de pédagogie avant d'entamer la répression à partir du 1<sup>er</sup> août 2023. L'interdiction touchera ensuite les Crit'Air 4 et 3 aux 1<sup>ers</sup> janvier 2024 et 2025 avant de terminer par les Crit'Air 2 en 2028. Assez ouverte, la ZFE de Montpellier met toutefois en place un pass ZFE pour les petits rouleurs parcourant moins de 8000 km/an. Il suffit de remplir le formulaire pour demander son autorisation de circuler.

(.../...)

## **Quelles sont les sanctions ?**

Comme pour toute loi, des sanctions ont été prévues afin de dissuader les contrevenants qui n'ont pas voulu - ou pu - s'équiper d'une voiture ZFE-compatible. Si de nombreuses ZFE sont d'abord passées par une période de pédagogie, les sanctions vont commencer à arriver, comme à Paris où les amendes tombent par centaines lors des pics de pollution. Circuler avec un véhicule interdit ou même sans vignette Crit'Air est passible des mêmes sanctions ; mieux vaut se la procurer, surtout si votre véhicule répond aux exigences de la ZFE-m. La loi prévoit une amende pouvant aller jusqu'à 450 €, mais en général il s'agit d'une contravention de classe 3 accompagnée d'une amende de 68 € pouvant être majorée à 180 € ou minorée à 45 €. Cette contravention peut également s'accompagner d'une immobilisation du véhicule suivie d'une mise en fourrière, laquelle est également à votre charge.

En outre, de nouveaux dispositifs radars sont attendus pour sanctionner les conducteurs qui roulent indûment avec un véhicule trop ancien, même si celui-ci est en parfait état de fonctionnement. Ces radars, par une identification de la plaque d'immatriculation, devraient être en mesure de contrôler la vignette Crit'Air ainsi que les éventuelles dérogations. De plus, ce type de dispositif pourrait permettre à terme de contrôler l'état du contrôle technique ainsi que l'assurance. Le dispositif compte de nombreux écueils, à commencer par l'insuffisance d'offres alternatives. Il faudrait un réseau dense, efficace et rapide de transports en commun pour relier une agglomération "hors-ZFE" à une agglomération concernée par une ZFE. En outre le coût particulièrement élevé des offres de véhicules dits "propres" dissuade les acheteurs, surtout que la grande majorité des véhicules en circulation aujourd'hui sont en très bon état. Les propriétaires de ces derniers ne comprennent pas qu'on les oblige à remettre la main au portemonnaie alors qu'ils n'ont pas acheté leurs véhicules avec une date de "péremption de circulation". Aussi, le manque d'information et de pédagogie est une des raisons principales des transgressions régulières de la part des usagers. La ZFE est particulièrement sujette à discussion et considérée par beaucoup comme "Zone de Forte Exclusion". Philippe Tabarot, rapporteur de la mission d'information sur l'acceptabilité et la mise en œuvre des ZFE-m a mis en place une consultation pour recueillir le point de vue des principaux concernés, riverains comme professionnels. Vous pouvez la remplir pour y exprimer votre opinion.

## DOCUMENT 3

### Site Roole Média, article publié le 17/04/2023, Eva Gomez (extrait)

#### ZFE : les collectivités tentent de désamorcer ces « bombes sociales »

Imposé dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019, le déploiement des Zones à faibles émissions mobilité (ZFE) françaises n'est pas un long fleuve tranquille. Alors que 43 agglomérations seront concernées en 2025, de nombreuses voix s'élèvent pour remettre en question ce dispositif, que les collectivités mettent en place timidement.

Les ZFE ne font pas l'unanimité. « Mesure contraignante », « bombe sociale à retardement », « punitif », « injuste » ... Au sein de la classe politique, depuis quelques semaines, le sujet fait débat. Ce dispositif pensé dans le cadre de la lutte contre la pollution de l'air omettrait selon de nombreux élus – en particulier écologistes – les considérations sociales. Les calendriers de mise en œuvre de ces zones à faibles émissions commencent à se bousculer et se mettent à jour régulièrement, comme c'est le cas dans le Grand Paris, qui pourrait à nouveau reculer la date d'interdiction de circulation des voitures vignettes Crit'Air 3, ou pour la ZFE de la métropole Lyonnaise par exemple, dans laquelle l'interdiction de circulation des véhicules vignette Crit'Air 2 a été repoussée à 2028 au lieu de 2026. En cause, « *l'insuffisance des aides de l'Etat pour la mise en place de ce dispositif* », dénonce l'élue Europe Ecologie les Verts (EELV) et président de la métropole du Grand Lyon, Bruno Bernard. C'est en effet l'une des critiques faites par les députés, maires et élus qui élèvent leur voix contre les ZFE : la mise en œuvre de ce dispositif est imposée par le gouvernement, mais **les modalités de déploiement dépendent de chaque collectivité et des moyens dont elle dispose**. « *L'écologie ne peut se faire que dans la concertation et la justice sociale* », a rappelé Marine Tondelier, porte-parole EELV et élue du Pas-de-Calais, lors d'une interview sur France 5. « *L'Etat laisse les collectivités territoriales se débrouiller pour mettre en place les ZFE. Il ne donne pas d'argent en plus, ne baisse pas la TVA sur les transports en commun, il n'y a pas de dispositif national pour aider les gens à changer de véhicule* », regrette-t-elle.

#### Prime à la conversion : pour qui et quels montants ?

##### Des collectivités délaissées

« *Le problème de la voiture en ville est réel. Sur la qualité de l'air et par la place qu'elle occupe. On ne peut pas d'un coup dire aux gens de ne plus circuler en voiture en ville, il faut des mesures d'accompagnement et aujourd'hui, beaucoup de maires de grandes villes se sentent seuls pour les déployer* », ajoute Marine Tondelier. **Le manque de communication et d'alternatives implémentables dans les délais imposés** par les calendriers deviennent ainsi des freins.

Pour la porte-parole des Verts, le gouvernement pourrait pourtant être pourvoyeur de solutions en proposant par exemple aux collectivités, une TVA à 5,5% pour le développement des infrastructures de transport, ou en modifiant le principe des vignettes Crit'Air pour qu'elles prennent en compte, au-delà de leur impact en termes de pollution atmosphérique, le bilan carbone des véhicules.

##### Des exemples d'adaptation à Montpellier, Strasbourg ou encore Reims

Dans l'attente d'une réponse « d'en haut », **les collectivités chargées de déployer ces ZFE s'adaptent pour rendre ces dispositifs plus acceptables** en tenant compte des contraintes propres à leurs territoires. Le directeur Ile-de-France de l'organisation France Urbaine, en charge de l'éducation, des mobilités et des solidarités, Etienne Chaufour, a rappelé lors d'une conférence sur le salon Drive to Zero à Paris, un cas de figure qui se pose dans toutes les ZFE : « *Les personnes qui habitent sur un territoire voisin d'une ZFE seront amenées à la traverser, mais ne vont pas bénéficier d'aides pour changer leur véhicule. 50% des émissions d'un territoire urbain se font sur des parcours de plus d'une demi-heure et cela devient un facteur d'isolement.* » Afin d'éviter d'exclure un grand nombre d'automobilistes, les collectivités adaptent donc leur dispositif. A Montpellier, la métropole a par exemple prévu une dérogation « petit rouleur » pour les automobilistes roulant moins de 8000 km par an. Cette dérogation, accordée sur présentation de justificatifs, est valable pendant 3 ans à compter de la date d'exclusion du

véhicule de la ZFE-m. A Strasbourg, une exception est prévue jusqu'à 24 fois par an pendant 24 heures pour les véhicules en théorie interdits de circulation.

### **Développer les alternatives et les contrôles**

Même mesure dans le Grand Reims, où une **dérogation temporaire** est possible 52 fois par an pendant 24h. « *Nous sommes en cours de création d'une application pour prise de RDV, avec génération d'un justificatif pour entrer dans la zone et un décompte automatique* », précise la métropole. Pour les personnes en fracture numérique, il sera possible de faire une demande au service en charge des dérogations. **Toujours à Reims, la mise en place de la ZFE depuis septembre 2021 a déjà permis de constater une réduction de la pollution** atmosphérique, avec une concentration de dioxyde d'azote au m<sup>3</sup> désormais passée en-dessous des seuils réglementaires. Par conséquent, la métropole a décidé de bousculer le calendrier prévu et de reporter l'exclusion des véhicules Crit'Air 3 à 2029, au lieu de 2024. Un moratoire de 5 ans qui laisse à la collectivité le temps d'avancer sur le report modal et les aides à la conversion pour les particuliers. « *70% des déplacements en échange avec la ZFE-m font moins de 5 km ! Nous avons relevé le plafond des aides aux particuliers pour l'acquisition de vélos et de voitures, pour atteindre le revenu fiscal médian du Grand Reims, soit 21 000 €. L'aide concerne à la fois les véhicules neufs et d'occasion, électriques mais aussi Crit'Air 1 et 2* », nous précise la métropole. Côté transports en commun, l'objectif est que 100% des habitants du Grand Reims soient, à terme, à moins d'un kilomètre d'un transport.

Conscients des contraintes qu'imposent ces dispositifs à leurs administrés, les élus font pour beaucoup le choix d'instaurer des dérogations et des calendriers évolutifs, le temps de développer des alternatives et de permettre aux particuliers d'envisager leur mobilité urbaine autrement. Face aux critiques grandissantes, les collectivités avancent à petits pas. La ZFE de la métropole de Grenoble, qui sera effective cet été 2023 pour les voitures particulières, fait débat au sein même des autorités publiques : alors que le président de la métropole, Christophe Ferrari, propose une ZFE "non-permanente" qui serait appliquée seulement du lundi au vendredi, les maires des 13 communes de l'agglomération ne sont pas d'accord avec ce principe.

Au-delà des modalités de mise en œuvre, les conditions de contrôle et de sanction ne sont pas abouties. **Les contrôles automatisés devraient être effectifs courant 2024** d'après le gouvernement mais pour l'instant, les collectivités « *privilégient la pédagogie à la contrainte* », comme le souligne la métropole du Grand Reims. Ce qui est paradoxal pour le vice-président en charge de la transition écologique de la région Ile-de-France, Yann Wehring. « *Les ZFE sont le seul moyen dont on dispose pour lutter efficacement contre la pollution de l'air, mais sa mise en œuvre est brutale : aujourd'hui 600 000 véhicules sont exclus de la ZFE du Grand Paris. Mais le système de contrôle n'est toujours pas mis en place faute d'homologation. Donc beaucoup de véhicules théoriquement exclus continuent d'y circuler* », a-t-il souligné en conférence sur le salon Drive to Zero.

### **Vers une harmonisation des ZFE et des aides ?**

Le déploiement de ces ZFE se montre donc hésitant. Lors d'une table ronde organisée à l'occasion de la Semaine de l'Innovation du Transport et de la Logistique (SITL), le chef de projet numérique de Logistic Low Carbon\*, Jean-Philippe Elie, a souligné la difficulté à appréhender ces zones : « *Il n'y a pas d'homogénéité de règles d'un territoire à l'autre. Il existe une trentaine de dérogations par collectivité, qui ne sont pas toutes identiques.* » Selon lui, « *à partir du moment où il y a trop de dérogations et qu'aucune sanction n'est mise en place, la réglementation n'existe plus* ». **Le défi de ces ZFE serait-il alors de se développer en s'harmonisant au maximum, tout en prenant davantage en compte les impacts sociaux et économiques ?** C'est ce que qu'affirme Etienne Chaufour, tout en prônant l'élargissement du soutien aux territoires voisins des ZFE. « *Si l'on veut être responsable, on ne peut pas reculer devant la loi. Mais si demain, on considère que ce qui relève des aides, du rétrofit, du leasing social, ne concerne pas seulement le territoire de la ZFE mais aussi le territoire voisin, cette loi peut devenir acceptable* », considère-t-il. Et d'ajouter : « *Aujourd'hui, 60% des usagers qui pourraient bénéficier des aides ne vont pas les réclamer. Confions aux territoires la gestion totale de ces aides.* » Pour les collectivités concernées et les opposants en tout cas, la remise en question des conditions de mise en œuvre paraît indispensable.

Pour tenter de répondre à ces inquiétudes, le Sénat a lancé début mars une mission pour une meilleure prise en compte de l'acceptabilité sociale de ces zones. Dans ce cadre et afin d'identifier les difficultés au mieux, les Français sont appelés à répondre à une consultation en ligne lancée ce lundi 17 avril, qui durera jusqu'au 14 mai prochain.

...le rapport d'information

## ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M) : SORTIR DE L'IMPASSE

**Améliorer l'acceptabilité des ZFE-m et identifier des pistes pour accompagner efficacement leur mise en œuvre** : telle est la mission confiée à Philippe Tabarot, rapporteur, par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Partout où elles sont instituées, les ZFE-m se heurtent à des **crispations** et de **vives incompréhensions**, tant de la part des **collectivités territoriales** chargées de les mettre en place que des **usagers**, particuliers et professionnels, dont les **mobilités quotidiennes** seront affectées par les restrictions de circulation.

Les **remontées de terrain** ont permis de mettre en lumière de **nombreux écueils** : **accompagnement insuffisant** de la part de l'**État**, caractère **financièrement inaccessible** de l'**offre de véhicules propres** lorsqu'elle est disponible, offre de **transports alternatifs** à la voiture trop modeste... En l'état actuel des choses, la mise en œuvre des ZFE-m risque fort de **laisser sur le bord de la route** de nombreux usagers, à commencer par **les plus fragiles** et **les plus éloignés des cœurs de ville**. Ces **craintes** ont été exprimées dans nombre des plus de **51 000 témoignages** recueillis à travers la [consultation en ligne](#) lancée par la mission d'information en avril dernier.

Dans ce contexte, la commission a adopté, suivant la proposition du rapporteur, **neuf recommandations** articulées autour d'un seul **objectif** : concilier un **déploiement apaisé** du **dispositif ZFE-m** avec la **nécessaire amélioration** de la **qualité de l'air** dans notre pays.

### 1. QUALITÉ DE L'AIR : DES DÉPASSEMENTS RÉCURRENTS DES SEUILS RÉGLEMENTAIRES, AUXQUELS LES ZFE-M N'APPORTENT QU'UNE RÉPONSE PARTIELLE



La **pollution de l'air** occasionne ou aggrave certaines **pathologies** (respiratoires, cardiovasculaires, neurologiques et endocriniennes) et peut **réduire l'espérance de vie**. Les polluants les plus dangereux pour la santé font l'objet d'une stricte surveillance dans notre pays, notamment les **particules fines** (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) et les **oxydes d'azote** (NO<sub>x</sub>).

Depuis le début des années 2000, la **qualité de l'air s'est nettement améliorée en France**. Néanmoins, de **nombreuses agglomérations demeurent confrontées à des dépassements récurrents des seuils réglementaires de qualité de l'air**, raison pour laquelle la France a été condamnée plusieurs fois par le Conseil d'État et la Cour de justice de l'Union européenne.



**Décès annuels attribués aux émissions de particules fines (PM<sub>2,5</sub>) entre 2016 et 2019**  
(personnes > 30 ans)



**Décès annuels attribués aux émissions de dioxyde d'azote entre 2016 et 2019**  
(personnes > 30 ans)

La ZFE-m constitue un outil pertinent pour réduire la pollution atmosphérique. Pour autant, elle ne saurait devenir l'« *alpha et l'omega* » de l'amélioration de la qualité de l'air pour **trois raisons** :

- si à l'échelle nationale, le **transport routier** est responsable de **plus de la moitié des émissions de NO<sub>x</sub> (54 %)**, les ZFE-m ne répondent que de façon limitée à l'enjeu de **santé publique soulevé par l'exposition aux particules fines**, qui proviennent plus majoritairement d'**autres secteurs** (logement et, dans une moindre mesure, industrie et agriculture) ;
- le système de **classification Crit'air** des véhicules ne prend pas en compte les émissions de **particules** liées au **système de freinage** ou à l'**abrasion des pneus** ;
- la **part relative** des **différentes sources d'émissions polluantes varie** sensiblement d'un **territoire à l'autre**, ce qui plaide pour une **approche globale et territorialisée des politiques d'amélioration de la qualité de l'air**.



S'il est **trop tôt** pour dresser le **bilan** des **ZFE-m** mises en œuvre en France, les **exemples européens** démontrent des **résultats contrastés** : les ZFE de **Bruxelles** et **Stuttgart** ont permis des avancées positives sur la réduction des émissions, alors que **Milan** semble présenter une situation plus mitigée.

## 2. MISE EN ŒUVRE DES ZFE-M : DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES AU PIED DU MUR

### • Les ZFE-m : des régimes pluriels et une mise en œuvre en ordre dispersé

Héritières de dispositifs créés depuis 2010 (les ZAPA, puis les ZCR), les ZFE-m obéissent aujourd'hui à un **cadre juridique complexe**, principalement défini par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, qui fait **coexister des ZFE-m facultatives** et des **ZFE-m obligatoires**, dans les zones où la qualité de l'air est dégradée.

La loi « Climat et résilience » de 2021 a en outre ajouté **deux niveaux supplémentaires** à cet « empilement » de régimes en prévoyant notamment :

- a) l'application d'un **schéma de restrictions de circulation s'appliquant aux véhicules légers** (de moins de 3,5 tonnes) dans les ZFE-m dépassant les normes de qualité de l'air entre 2023 et 2025.

D'après le Ministère de la transition écologique, 4 à 5 des 11 ZFE-m déjà créées en application de la LOM pourraient être concernées par ce schéma.



- b) la création **obligatoire** d'une ZFE-m dans les **agglomérations de plus de 150 000 habitants avant le 31 décembre 2024**.

À ce jour, **les ZFE-m sont déployées de manière hétérogène**, chaque agglomération fixant son **calendrier d'entrée en vigueur des restrictions de circulation**, pour tenir compte des **situations et enjeux propres à chaque territoire**. Certaines agglomérations ont, pour ne citer que quelques exemples, fait le choix d'appliquer des restrictions continues (7 jours sur 7 et 24 heures sur 24), quand d'autres les limitent à certains jours de la semaine ou encore à certains horaires (de 8 heures à 20 heures). Certaines ont décidé de mettre en œuvre des interdictions de circulation avant les échéances prévues par la loi et d'autres non.



Source : Ministère de la transition écologique

La **diversité** dans la mise en œuvre des ZFE-m **complexifie** les déplacements d'une ZFE-m à l'autre pour les usagers. Cette situation ne devrait pas s'améliorer compte tenu de l'obligation de création de ZFE-m dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. À terme, **le nombre de ZFE-m sur le territoire métropolitain pourrait presque quadrupler, pour atteindre 43 ZFE-m**. Certaines régions devraient ainsi compter 6 ZFE-m d'ici 2025, ce qui pourrait nuire à la lisibilité du dispositif et rendre difficilement supportables les déplacements quotidiens de nombreux particuliers ou professionnels.

Afin d'anticiper le déploiement à plus grande échelle du dispositif, **une mise en œuvre concertée à l'échelle régionale doit être envisagée (proposition n° 2)**.

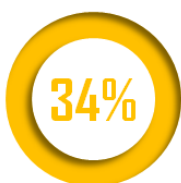
- **Un accompagnement défaillant de l'État dans la mise en œuvre et le contrôle des ZFE-m**

Les ZFE-m sont un **outil de santé publique – politique qui relève de la responsabilité de l'État** ; leur déploiement par les collectivités territoriales devrait, en toute logique, pouvoir s'appuyer sur un **réel accompagnement de l'État**. Or, nombre d'agglomérations ont indiqué que ce soutien n'était pas au rendez-vous, **les plaçant ainsi de fait en première ligne pour mettre en œuvre ce dispositif**.

Les collectivités concernées regrettent notamment :

- l'absence de larges campagnes d'information nationales pour sensibiliser le public à grande échelle ;
- le manque de soutien financier, les moyens déployés dans le cadre du Fonds vert étant nettement sous-dimensionnés ;
- le retard pris par l'État dans le déploiement de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation.

- **Le déploiement des ZFE-m se heurte à des obstacles majeurs**



À court terme, une **part considérable des véhicules du parc automobile français** est concernée par le schéma de restrictions de circulation concernant les véhicules légers prévu par la loi. Dans l'absolu, les interdictions de circulation devraient concerner environ **13 millions de véhicules particuliers du parc national en moins de deux ans**.

Or, le renouvellement d'un tel volume de véhicules dans des délais aussi contraints suppose une **très forte accélération du rythme d'évolution du parc** observé ces dix dernières années, qui semble **matériellement difficile à envisager**, compte tenu du coût des véhicules peu polluants notamment. À ce jour, le **reste à charge** pour les ménages, comme pour les professionnels, reste souvent trop élevé pour permettre un verdissement du parc dans de tels délais.

Dans ce contexte, interdire de la circulation des plus grandes métropoles plus d'un tiers des véhicules qui les traversent quotidiennement, et qui plus est les véhicules les plus anciens, dans un délai d'un an et demi, **risque inévitablement de creuser des fractures sociales et territoriales déjà importantes**, comme l'ont mis en lumière les résultats de la [consultation en ligne](#) conduite par la mission d'information.

En l'état, la mise en œuvre des ZFE-m dans des délais aussi resserrés et sans un accompagnement suffisant est de nature à **faire porter la contrainte prioritairement sur les ménages les plus modestes**. Par exemple, dans le 3<sup>e</sup> arrondissement de Marseille, arrondissement le plus pauvre de France, 52 % des véhicules sont classés Crit'air 5, 4 ou 3 et concernés par de futures interdictions de circulation.

En outre, **les ZFE-m contraindront encore sans doute davantage la mobilité des personnes éloignées des centres-villes**, qui, de fait, sont plus dépendantes de leurs véhicules. Alors que la hausse des prix de l'immobilier a bien souvent conduit ces ménages à résider hors des agglomérations, dans des zones qui ne sont pas ou peu dotées de transports collectifs, leur en interdire l'accès lorsqu'ils souhaitent s'y rendre pour travailler ou pour leurs loisirs pourrait ainsi s'apparenter à une « **triple peine** ».

Ce constat de terrain laisse donc à penser que **les inquiétudes formulées par le Sénat à l'occasion de l'examen du projet de loi « Climat et résilience » deviennent une réalité.**

### 3. SORTIR DE L'IMPASSE : SYNCHRONISER L'ACCOMPAGNEMENT DES USAGERS AVEC L'ENTRÉE EN VIGUEUR DES RESTRICTIONS DE CIRCULATION

Pour remédier à ces écueils, la commission, à l'initiative du rapporteur, appelle à prendre des **mesures courageuses** centrées sur **trois axes**.

- **Axe n° 1 : Accélérer le verdissement du parc de véhicules**



#### **Renforcer les aides à l'acquisition de véhicules propres neufs**

Face au risque de creusement des fractures sociales et territoriales, la commission estime nécessaire de **renforcer et de mieux cibler le bonus écologique** et la **prime à la conversion** au profit des **ménages modestes** et de ceux **résidant en dehors de la ZFE-m** (*propositions n° 4 et 5*).

En outre, la commission souhaite renforcer le **prêt à taux zéro (PTZ) « véhicules propres légers »**, introduit à l'initiative du rapporteur, qui était également rapporteur de la loi « Climat et résilience » en 2021, pour en faire un **dispositif pérenne** touchant les ménages et entreprises établis dans ou à proximité des 43 ZFE-m imposées par la loi. En complément, et pour **accompagner la transition du parc des professionnels**, il serait pertinent d'instituer un **PTZ** pour l'acquisition de **véhicules lourds propres** (poids lourds dédiés au transport de marchandises et autocars), dans la lignée des **propositions formulées par la commission** lors de l'examen de la même loi (*proposition n° 4*).



#### **Encourager la conversion du parc de véhicules existant**

Les **capacités limitées** du **renouvellement du parc de véhicules existant** rendent indispensable de développer le **marché de l'occasion** pour les véhicules propres et le **rétrofit**, pour des raisons tant **sociales** (faciliter l'accès à des véhicules propres moins onéreux que les véhicules neufs) qu'**environnementales** (favoriser le réemploi de véhicules encore fonctionnels) (*proposition n° 5*).



#### **Renforcer la lisibilité du système d'aides nationales et locales à l'acquisition**

Nombre d'acteurs entendus par le rapporteur critiquent un système d'aides à l'acquisition **illisible** pour les **particuliers** comme pour les **professionnels**, reposant sur une **multiplicité** de dispositifs. Cette situation engendre un phénomène de non-recours aux droits qui appelle à des **mesures urgentes de simplification** (*proposition n° 6*).

**« Ces aides sont insuffisantes, multiples, d'origines diverses et illisibles pour les usagers. Cela a pour conséquence un taux de non-recours de l'ordre de 50 %. »**

*France urbaine*

## • Axe n° 2 : Soutenir plus largement les alternatives à la voiture



Au-delà du renouvellement du parc, les ZFE-m doivent être pensées dans le cadre d'une **politique plus globale de mobilités des personnes et des marchandises**.

Or, le développement d'une **offre de solutions alternatives à la voiture satisfaisante** constitue un **préalable indispensable** au déploiement de ce dispositif : le rapporteur préconise donc, d'une part, de **provoquer un « choc d'offre » de transports alternatifs à l'autosolisme**, en portant une attention particulière aux territoires périurbains et ruraux, et, d'autre part, de **soutenir la demande** afin d'inciter plus amplement à des **changements de comportements** chez nos concitoyens (*proposition n° 7*).

## • Axe n° 3 : Assouplir le calendrier de mise en œuvre des restrictions de circulation



### Desserrer les échéances d'entrée en vigueur des restrictions de circulation

Les **difficultés et vives inquiétudes** exprimées par les **11 ZFE-m** instituées par la LOM et la **trentaine d'agglomérations de plus de 150 000 habitants** qui devront mettre en place une ZFE-m d'ici 2025 **conduisent au même constat** : un calendrier « *impossible à tenir* », des **échéances trop rapprochées** pour développer des solutions alternatives suffisantes à la voiture et pour mettre sur le marché des véhicules propres répondant aux besoins de tous les acteurs.

Les **exemples étrangers** démontrent, par contraste, que la **progressivité du calendrier** de mise en œuvre est une **clé de l'acceptabilité des ZFE-m**. Dans ce contexte, la commission, suivant son rapporteur, juge indispensable de donner davantage de **marges de manœuvre** aux agglomérations en **assouplissant les calendriers actuels** (*proposition n° 8*).



### Individualiser la classification Crit'air pour les véhicules les mieux entretenus

La qualité de l'**entretien** peut avoir des **incidences notables** sur la **quantité de polluants** émise par un **véhicule**. Certains de nos voisins (Belgique et Pays-Bas, et bientôt Allemagne) ont d'ailleurs intégré un **comptage des particules fines** au **contrôle technique** des véhicules de leur parc. Le rapporteur propose de s'inspirer de ces pratiques et, afin d'accompagner les usagers qui ne pourront renouveler leur véhicule à court terme, d'accorder des **dérogations** d'accès aux ZFE-m aux **véhicules apparaissant les moins émetteurs lors du contrôle technique** (*proposition n° 9*).

## POUR EN SAVOIR +

- [Page de la mission d'information](#)
- [Essentiel sur les résultats de la consultation en ligne](#)
- [Liens vers les dossiers législatifs de la loi d'orientation des mobilités et de la loi « Climat et résilience »](#)



**Jean-François Longeot**  
Président  
Sénateur du Doubs  
(Union Centriste)



**Philippe Tabarot**  
Rapporteur  
Sénateur des Alpes-Maritimes  
(Les Républicains)

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE ET  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

[http://www.senat.fr/commission/dvpt\\_durable/index.html](http://www.senat.fr/commission/dvpt_durable/index.html)

01.42.34.23.20

## Liste des propositions de la mission d'information

**Proposition n° 1** : Organiser des campagnes d'information nationale et locales pour sensibiliser les citoyens aux risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique et aux principales sources d'émissions.

**Proposition n° 2** : Garantir un déploiement concerté des ZFE-m, par le biais de conférences régionales chargées de mieux coordonner leurs modalités de mise en œuvre.

**Proposition n° 3** : Assouplir le régime de sanctions pour en renforcer l'acceptabilité en s'inspirant de certains modèles européens.

**Proposition n° 4** : Faciliter l'acquisition de véhicules neufs peu polluants à travers deux leviers :

- renforcer le bonus écologique et la prime à la conversion au bénéfice des ménages modestes et de ceux résidant en dehors des ZFE-m ;
- généraliser le prêt à taux zéro pour l'acquisition de véhicules propres légers et créer un dispositif spécifique aux poids lourds dédiés au transport de marchandises et aux autocars.

**Proposition n° 5** : Favoriser la conversion du parc de véhicules existant, en :

- renforçant le bonus écologique pour les véhicules d'occasion et en permettant aux professionnels de recourir à ce dispositif ;
- revalorisant la prime au retrofit pour les ménages modestes résidant en dehors de la ZFE-m et en rétablissant la possibilité pour les poids lourds d'y recourir ;
- rendant les véhicules de plus de 2,6 tonnes rétrofités éligibles au suramortissement vert.

**Proposition n° 6** : Instituer un guichet unique pour l'obtention des aides à l'acquisition de véhicules propres au niveau de chaque région, intégrant les aides nationales et locales.

**Proposition n° 7** : Créer un choc d'offre de transports alternatifs à l'autosolisme (services express régionaux métropolitains, services de car express, pôles d'échanges multimodaux, etc.) articulés autour du dispositif de ZFE-m et définir de nouveaux dispositifs incitatifs au report modal (TVA à 5,5 % sur les transports collectifs et accès à des solutions alternatives de mobilité en cas de mise au rebut d'un véhicule polluant).

**Proposition n° 8** : Assouplir le calendrier de restrictions de circulation s'appliquant aux ZFE-m obligatoires pour le rendre plus réaliste :

- renforcer la progressivité des interdictions de circulation dans les ZFE-m « LOM » en repoussant au plus tard à 2030 l'entrée en vigueur des restrictions prévues par la loi « Climat et résilience » pour les véhicules légers classés Crit'air 3 ;
- fixer au 1<sup>er</sup> janvier 2030 la date butoir de création d'une ZFE-m dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, et en leur laissant la possibilité de recourir à des solutions alternatives plus efficaces et plus rapides, le cas échéant ;
- dans l'ensemble des ZFE-m rendues obligatoires, autoriser la circulation des véhicules Crit'air 2 pour les véhicules lourds jusqu'à 2030.

**Proposition n° 9** : Individualiser le système de vignettes Crit'air en :

- instituant une vignette « Éco-entretien » pour les véhicules respectant des seuils d'émissions polluantes dans le cadre du contrôle technique ;
- permettant à ces véhicules d'accéder aux ZFE-m de manière dérogatoire.

## DOCUMENT 5

**Article Roole média. Eva Gomez** Publié le 11/07/2023, mis à jour le 10/01/2024 (**Extraits**)

### **ZFE de Grenoble : les véhicules Crit'Air 4 sont à leur tour exclus**

Depuis janvier 2024, les voitures Crit'Air 4, 5 et non classées ne peuvent plus circuler dans la Zone à faibles émissions mobilité de Grenoble, qui concerne 13 communes de la métropole. On fait le point sur les modalités et les prochaines évolutions de cette ZFE-m.

### **Pourquoi une ZFE dans la métropole de Grenoble ?**

Comme de nombreuses agglomérations françaises, la métropole de Grenoble a mis en place une Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m). **L'objectif de ce dispositif est d'améliorer la qualité de l'air** urbain, en diminuant les émissions de polluants liées au trafic routier. Fin 2022, puis en avril-mai 2023, la métropole a organisé une concertation volontaire puis une concertation réglementaire pour instaurer le dialogue avec les habitants au sujet de ce dispositif et en définir les modalités. Ces concertations ont permis d'ajuster les règles la Zone à faibles émissions mobilité : à savoir les horaires de restrictions, le périmètre, les dérogations et les dispositifs d'accompagnement.

Grâce à cette ZFE-m, **la métropole grenobloise espère voir diminuer de 44% les émissions d'oxydes d'azote entre 2022 et 2025**, et de 13% les émissions de gaz à effet de serre.

Mais attention : **il ne faut pas confondre cette ZFE avec la ZTL (Zone à Trafic Limité)** mise en place dans le centre-ville de Grenoble en 2017, qui est une zone réservée aux piétons, vélos, transports en commun et à certains véhicules motorisés (riverains, professionnels, véhicules prioritaires, etc.). Pour les véhicules autorisés, cette zone est limitée à 30 km/h, et les contrevenants s'exposent à une amende forfaitaire de 135 euros.

Bon à savoir : Pour circuler dans la ZTL de Grenoble, si vous y êtes autorisé, il faut apposer un macaron spécial sur votre pare-brise. Rendez-vous en ligne pour commander ce macaron ZTL.

### **Quel est le calendrier de mise en œuvre de la ZFE-m de Grenoble ?**

Depuis 2019, cette ZFE-m est déjà en vigueur pour les véhicules utilitaires et poids lourds. **Depuis le 7 juillet 2023, les voitures particulières sont à leur tour concernées.** La ville de Grenoble faisait partie, en 2021, des 10 agglomérations françaises dans lesquelles les seuils réglementaires de pollution atmosphérique étaient régulièrement dépassés. La loi Climat et résilience imposait alors un calendrier précis de mise en œuvre jusqu'en 2025 :

- Véhicules Crit'Air 5 et non classés interdits depuis juillet 2023
- Véhicules classés Crit'Air 4 interdits depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024
- Véhicules classés Crit'Air 3 interdits dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025

Grenoble Alpes Métropole va même au-delà des restrictions imposées par la loi Climat et résilience, et a pour **ambition d'interdire aux voitures classées Crit'Air 2 de circuler dans sa ZFE à horizon 2030**. Toutefois, depuis 2022, la qualité de l'air de la métropole s'est améliorée notablement : en théorie, sa seule obligation réglementaire est d'imposer l'interdiction de circulation des véhicules non classés à l'horizon 2025, tant que les seuils de pollution ne sont pas dépassés plus de 3 années sur 5. C'est ce qu'a rappelé le ministre de la transition écologique, Christophe Béchu, lors de la présentation du rapport du Comité interministériel sur la qualité de l'air en ville, le lundi 10 juillet 2023.

Bon à savoir : La métropole a créé un site web dédié à la ZFE, afin d'aider les usagers à comprendre le dispositif, l'appréhender, et demander un accompagnement.

## 8 % du parc automobile sont concernés en 2024

Depuis l'extension de l'interdiction à la circulation des véhicules Crit'Air 4 le 1<sup>er</sup> janvier 2024, 8 % du parc automobile de la métropole sont concernés, soit plus de 12 500 véhicules. *“Si tous les territoires sont concernés, quatre d’entre eux ont, en particulier, une proportion de véhicules interdits supérieure à celle de l’ensemble de la ZFE de Grenoble”*, précise l’Insee qui partage ces données. *“Ainsi, 10 % des véhicules ne peuvent plus circuler à Saint-Martin-d’Hères, tout comme 9 % des véhicules à Échirolles, Fontaine et Le Pont-de-Claix”*, est-il précisé.

## Quel est le périmètre de la ZFE de Grenoble ?

Cette ZFE-m est mise en place **dans 13 communes de la métropole** : Echirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, La Tronche, Le Pont-de-Claix, Meylan, Saint-Egève, Saint-Martin d’Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Seyssinet-Pariset et Seyssins. Ne sont pas incluses dans la ZFE : les voies rapides urbaines et voies d’accès aux massifs, les voies desservant des parkings relais et des gares, les voies d’accès aux CHUGA hôpital Nord et hôpital Sud et à la Clinique des Cèdres.

Il est important de noter que cette ZFE-m n’est pas permanente : **les restrictions s’appliquent de 7h à 19h du lundi au vendredi, hors jours fériés**. *« Nous faisons le choix d’instaurer une ZFE non-permanente pour limiter les impacts sociaux en offrant une certaine flexibilité (...), pour ne pas obliger le renouvellement de véhicules roulant peu ou seulement le week-end, et pour maintenir un accès au cœur urbain et à son offre culturelle, de loisir ou commerciale en soirée et le week-end »*, explique la métropole grenobloise.

## Quelles sont les dérogations ?

L’Etat prévoit une dérogation permanente aux ZFE, indépendamment des vignettes Crit’Air, pour les véhicules affichant une carte « mobilité inclusion », une carte de stationnement pour personnes handicapées et les véhicules d’intérêt général (police, gendarmerie, douanes, pompiers, ministère des armées, sécurité civile...).

En plus de ces dérogations permanentes et nationales, la métropole de Grenoble prévoit des dérogations spécifiques :

- Un pass journalier, 12 jours par an, quel que soit le motif ;
- Une dérogation « Petit rouleur » pour un véhicule roulant moins de 5 000 km par an ;
- Une dérogation pour les rendez-vous dans des établissements de santé (cliniques et hôpitaux) ;
- Une dérogation pour les travailleurs en horaires décalés : ceux qui *« au moins 52 jours par an débutent leur activité professionnelle avant 6h30 ou terminent après 19h30 »* ;
- Une dérogation pour les habitants de la ZFE travaillant en dehors du périmètre de la ZFE et ne disposant pas d’offre de transport en commun sur leur trajet domicile-travail ;
- Une dérogation pour les véhicules des associations de bienfaisance ou reconnues d’utilité publique, pour les véhicules des entreprises en difficulté, les véhicules de collection et les véhicules automoteurs spécialisés ;
- Une dérogation pour les véhicules des particuliers et entreprises pouvant justifier de l’achat ou de la location longue durée de véhicules autorisés dans la ZFE, avec un délai de livraison important (valable 18 mois et prolongeable de 6 mois).

En action : Pour faire votre demande de dérogation, rendez-vous sur le site de la ville de Grenoble.

## Quelles aides pour les automobilistes concernés par cette ZFE-m ?

Pour aider les usagers à s’adapter ce nouveau dispositif, **la métropole grenobloise mise sur l’accompagnement vers une nouvelle mobilité** et l’abandon progressif de la voiture individuelle. Tous les automobilistes résidant dans l’une des 49 communes de la métropole et propriétaires d’une voiture

concernée par l'interdiction de circuler dans la zone à faibles émissions devront **prendre un « entretien ZFE » avec un conseiller mobilité** pour pouvoir bénéficier d'une aide.  
Différents parcours d'aide sont mis en place par ordre de priorité :

Parcours 1 : changement de mobilité immédiat	Parcours 2 : changement de mobilité progressif	Parcours 3 : test de changement de mobilité	Parcours 4 : aide à la conversion du véhicule
<p>Une aide financière de 1000 euros par an et par foyer pendant 3 ans : pour la mise au rebut d'un véhicule polluant, les foyers bénéficiaires obtiendront une carte créditée utilisable pour les transports en communs, vélos et trottinettes en libre-service, le covoiturage, les TER, etc.</p>	<p>Dans un premier temps, le foyer conserve son véhicule et bénéficie d'une aide plafonnée à 1000 euros pour un service de transports en commun ou vélo en libre-service, pendant un an. Puis il décide de se débarrasser de son véhicule et continue donc à percevoir l'aide de 1000 euros pour les deux années suivantes.</p>	<p>Dans un premier temps ici aussi, le foyer conserve son véhicule et bénéficie de l'aide de 1000 euros pour le réseau de transports en commun ou les vélos en libre-service. Si au bout d'un an, le véhicule est conservé, les aides financières prennent fin.</p>	<p>Pour la mise au rebut d'un véhicule polluant, le foyer se voit attribuer une aide entre 2500 et 3500 euros (en plus des aides de l'Etat : bonus écologique, prime à la conversion), pour l'achat d'un nouveau véhicule à faibles émissions</p>

### Quelles sont les sanctions prévues ?

Comme dans toutes les ZFE-m françaises, les automobilistes circulant dans la zone à faibles émissions grenobloise aux horaires définis à bord d'un véhicule soumis à restrictions s'exposent à **une amende forfaitaire de 68 euros**.

## DOCUMENT 6

Notes personnelles du chef de bureau en prévision du colloque de Grenoble

- La DREAL a organisé le 1<sup>er</sup> comité régional sur les ZFE en janvier 2024 pour un échange de bonnes pratiques ;
- Au 3<sup>ème</sup> comité ministériel pour la qualité de l'air du 19/03/2024, le ministre de la transition écologique a confirmé l'amélioration continue de la qualité de l'air et, en conséquence, autorise un desserrement des obligations en matière de ZFE pour Marseille, Rouen et Strasbourg.
- En réponse aux critiques des autorités locales sur le désengagement financier de l'Etat, plusieurs pistes à creuser :
  - **le plan covoiturage au quotidien** : lancé le 14 décembre 2022. 14 mesures pour une enveloppe financière de 150 millions d'euros par an entre 2023 et 2027. Objectif : 3 millions de trajets quotidiens en co-voiturage ;
  - **le plan vélo et marche 2023-2027**, avec un montant total inédit de 2 milliards d'euros qui sera investi par l'Etat, notamment pour l'aménagement de pistes cyclables sécurisées. Objectif : 80 000 km en 2027 ; 100 000 km en 2030 ;
  - **le plan Avenir** pour les transports avec un investissement de 100 milliards d'euros d'ici à 2024 dans le ferroviaire ;
  - **le fonds vert** lancé en 2023 et pérennisé jusqu'en 2027 avec 3 mesures en faveur des mobilités durables : accompagner le déploiement des ZFE ; développer le co-voiturage ; développer les mobilités durables en zones rurales. Attention : baisse de la dotation à 1 milliard dans le projet de budget 2025 contre 2,5 milliards en 2024 ;
  - **les aides** à l'acquisition ou à la location de vélos et de véhicules peu polluants.



**MINISTÈRE  
DES ARMÉES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Copie ayant obtenu la meilleure note

## Cas pratique

L'administration n'a volontairement pas corrigé les imperfections de fond et de forme dans la copie communiquée ci-après.



Année : 2025

Concours : externe pour l'accès au grade de  
secrétaire administratif spécialisé de classe normale

Épreuve : CAS pratique



Consignes :

- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif
- Numéroté chaque page; placer l'ensemble dans l'ordre et le bon sens
- N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuilles
- Ne joindre aucun brouillon

Destinataire : Chef du bureau en charge du transport routier

cc : 1

Objet : dossier portant sur les ZFE à destination de la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement)

Date : XX.XX.XXXX

Monsieur,

Suite à votre demande, je me permets de vous contacter par courriel afin de vous transmettre le dossier portant sur les ZFE (zones à faibles émissions), qui sera à destination de la DREAL en vue de préparer le colloque à Grenoble sur les ZFE. Le dossier comporte une présentation du dispositif ZFE, puis un mémo consacré aux critiques à l'encontre de ce dispositif avec les solutions proposées, et pour finir quelques éléments de présentation de la ZFE de Grenoble.

N'hésitez pas à me contacter si besoin,

Bien Cordialement,

XX

secrétaire administratif spécialisé au ministère délégué en charge des transports.

A Paris, le XX.XX.XXXX

Affaire suivie par : bureau en charge du transport routier - direction infrastructures - ministère en charge des transports

NOTE A L'INTENTION DE LA DREAL

Madame, Monsieur,

En vue de préparer le colloque portant sur les ZFE (zones à faibles

émissions) qui aura lieu prochainement à Grenoble, veuillez trouver ci-joint la note qui présentera tout d'abord le dispositif ZFE avec son cadre réglementaire, son calendrier de déploiement, les agglomérations visées, les contraintes, les obligations et les sanctions prévues. Puis, vous trouverez ensuite un « mémo » consacré aux critiques à l'encontre du dispositif ZFE accompagnées des avantages et propositions d'amélioration. Enfin, pour terminer, la note contiendra quelques éléments de la présentation de la ZFE de l'agglomération de Grenoble.

Commande n° 1.

## I. Présentation du dispositif ZFE

Les ZFE (Zones à faibles émissions) apparaissent dans un contexte de nécessité de protection de la santé publique. En effet, la qualité de l'air s'améliore en France mais reste en enjeu majeur en particulier dans les grandes agglomérations. Les ZFE apparaissent comme un outil pour améliorer la qualité, d'où leur importance. Au sein de cette présentation, il sera possible de retrouver tout d'abord une explication du dispositif ZFE avec son cadre réglementaire, puis le calendrier de déploiement ; et sera ensuite question des agglomérations visées puis la présentation se finira sur les contraintes, les obligations et les sanctions.

### 1) Explication du dispositif ZFE et leur mise en oeuvre

Une ZFE est une zone comportant des voies routières où la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte. Elles ont été la première étape du plan de transition énergétique visant à réduire la pollution dans les agglomérations françaises.

La ZFE-m est une extension de la ZFE : il s'agit d'une zone à faible émissions mobilité. Elle ne se limite pas aux seuls véhicules thermiques et polluants. Aujourd'hui, les ZFE-m remplacent progressivement les ZFE simples.

Les ZFE sont mises en place par les collectivités locales.

### 2) Cadre réglementaire des ZFE

Comme indiqué précédemment, les ZFE sont mises en place par les collectivités locales. Une étude réglementaire préalable doit être effectuée afin de faire l'état des lieux environnemental et évaluer la réduction attendue des polluants.

La loi prévoit la mise en place de ZFE dans les grandes agglomérations. Les ZFE obéissent à un cadre juridique complexe, défini par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019. Cette dernière fait coexister des ZFE-m facultatives et

des ZFE - m obligatoires, selon les zones où la qualité de l'air est dégradée.

Par ailleurs, le dispositif des ZFE s'appuie sur les vignettes Crit'Air, appelées certificat qualité de l'air. Cette dernière permet de savoir si le véhicule est concerné par des restrictions de circulation. En effet, elle est attribuée aux véhicules en fonction de leur émissions de polluants. Le classement Crit'Air tient compte de la catégorie des véhicules, de leur motorisation, des normes techniques européennes ainsi que des éventuels dispositifs de traitement des émissions polluantes installés après la première mise en circulation des véhicules. La vignette a été mise en place en 2017 et est obligatoire.

### 3) Le calendrier de déploiement des ZFE

Lors du Comité ministériel de 2022, il a été annoncé que 11 métropoles avaient mis en place une ZFE. Puisque la pollution ne concerne pas seulement ces villes, un calendrier prévoit l'inauguration de 32 autres villes suite à la loi climat et résilience. D'ici 2025, toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants seront concernées.

A ce jour, les ZFE sont déployées de manière hétérogène : chaque agglomération fixant son calendrier d'entrée en vigueur des restrictions de circulation.

### 4) Les agglomérations visées

Les ZFE sont mises en place dans les grandes agglomérations, en fonction des niveaux de la pollution de l'air. Deux types d'agglomérations sont concernées : les agglomérations dites « territoires ZFE » qui dépassent régulièrement les seuils réglementaires de qualité de l'air, et les agglomérations dites « territoires de vigilance », qui font plus de 150 000 habitants.

Actuellement, les ZFE sont présentes dans 11 métropoles : Grand Paris, Lyon, Marseille, Toulouse, Nice, Montpellier, Strasbourg, Grenoble, Rouen, Reims, Saint-Etienne. Comme indiqué précédemment, 32 villes devraient compter prochainement des ZFE, ce qui devrait comptabiliser en France pas moins de 43 ZFE en 2025.

### 5) Les contraintes, les obligations et les sanctions

La mise en œuvre des ZFE impliquent certaines contraintes et obligations auxquelles doivent faire face les collectivités et les usagers.

D'abord, les collectivités doivent mettre en œuvre une restriction de circulation sur leur territoire. Selon le décret n° 2022-1641, il peut y avoir certaines exceptions pour les agglomérations dont les concentrations moyennes annuelles en NO<sub>2</sub> sur le territoire sont inférieures ou égales à 10 µg/m<sup>3</sup>, ou bien si la ZFE a permis l'atteinte des objectifs plus rapidement

Une autre contrainte, cette fois-ci pour les usagers, est d'avoir son véhicule de vignette Crit'Air. Elle est obligatoire pour circuler dans les ZFE-m et lors des restrictions mises en place pour contraindre les pics de pollution.

Enfin, pour les collectivités, la mise en place des ZFE représente un coût financier élevé, auquel l'Etat ne participe pas forcément. C'est également le cas pour les automobilistes, devant s'équiper d'une voiture ZFE compatible.

Des sanctions sont prévues afin de dissuader les contrevenants de respecter les limitations et d'avoir un véhicule adapté. On s'expose à des amendes si l'on circule avec un véhicule interdit ou si il y a une absence de vignette Crit'Air sur le véhicule. La loi prévoit une amende pouvant aller jusqu'à 450€ mais en général il s'agit d'une amende de 68€ (contravention classe 3). Cette amende peut être accompagnée d'une immobilisation du véhicule suivie d'une mise en fourrière. Pour aider à la mise en œuvre des sanctions, des nouveaux dispositifs de radars permettant de contrôler la vignette Crit'Air sont attendus.

## Commande n° 2

### II. Mémo consacré aux critiques du dispositif ZFE et des solutions et améliorations proposées

Les ZFE ne font pas l'unanimité et sont souvent critiquées : « mesure contraignante », « bombe sociale à retardement », « punitif »... Partout où elles sont instituées, elles se heurtent à des crispations et des incompréhensions, autant de la part des collectivités territoriales, qui sont chargées de les mettre en place, que des usagers dont les mobilités sont impactées par des restrictions de circulation.

Le mémo présentera tout d'abord des critiques du dispositif ZFE et proposera ensuite quelques solutions et améliorations possibles, sujets qui pourront être évoqués pendant le colloque à Grenoble, qui réunira aussi bien des collectivités locales que des usagers de la route.

#### 1) Les critiques

Pour d'abord, les usagers de la route relèvent le fait qu'il est obligatoire d'avoir une vignette Crit'Air pour circuler, ce qui peut être contraignant. En effet, il y a un manque de communication et d'information à ce sujet. Dans le

Année : 2025

Concours : externe pour l'accès au grade de  
sergent administratif spécialisé de classe normale

Épreuve : cas pratique



## Consignes :

- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif
- Numéroté chaque page; placer l'ensemble dans l'ordre et le bon sens
- N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuilles
- Ne joindre aucun brouillon

même cadre, la restriction de circulation pour les usagers est également une critique qui est relevée à plusieurs reprises.

Enfin les usagers rencontrent des difficultés à faire l'acquisition d'un véhicule adapté. En effet, l'achat d'un véhicule non polluant est très coûteux.

Concernant les collectivités territoriales, elles notent l'absence de campagnes d'information nationales pour sensibiliser les usagers, le manque de soutien financier pour la mise en place des ZFE et le retard de l'Etat dans le déploiement de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation. En effet, les collectivités se sentent délaissées par l'Etat, qui ne propose pas réellement d'aides financières et alternatives. Ainsi, les collectivités se doivent de gérer seule la mise en œuvre des ZFE selon les moyens dont elles disposent. Par ailleurs, les contrôles automatisés de sanctions ne sont pas aboutis, ce qui fait que les véhicules non éligibles aux ZFE continuent de circuler dans les zones.

## 2) Avantages et propositions d'amélioration envisagés

- Accélérer le verdissement du parc de véhicules en renforçant les aides à l'acquisition de véhicules propres neufs avec notamment le prêt à taux zéro (PTZ) «véhicules propres et légers» et en améliorant la conversion du parc de véhicules existant avec par exemple le réemploi de véhicules encore fonctionnels ou en facilitant l'accès à des véhicules moins onéreux.

Il s'agit aussi ici de renforcer la lisibilité du système d'aides nationales et locales en réponse aux difficultés financières des usagers et des collectivités.

- Soutenir les alternatives à la voiture en développant d'autres solutions de transports (services régionaux métropolitains, covoiturage, etc.).

- Assouplir le calendrier de mise en œuvre des restrictions de circulation en dessinant les échéances d'entrée en vigueur (exemple dans certaines villes) et en individualisant la classification Crit'Air pour les véhicules les mieux entretenus. (Vignette éco entretien)
- Organiser des campagnes d'information locales et nationales pour sensibiliser les citoyens
- Assouplir le régime des sanctions suite aux critiques des sujets concernant les restrictions et les amendes.
- Développer d'autres solutions : covoiturage, plan vélo 2023-2027, plan avenir, fond vert et aides à l'acquisition de vélos et de véhicules peu polluants.

### Commande n°3

#### III. Présentation de la ZFE de l'agglomération de Grenoble

La ZFE de Grenoble s'étend sur treize communes. Initialement, la ville de Grenoble n'appliquait les restrictions de circulation qu'aux poids lourds et utilitaires, mais depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2023, les voitures Crit'Air 5 seront bannies. Les véhicules Crit'Air 4 & 3 le seront également en janvier 2025, avant l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 en 2030.

La ZFE de Grenoble n'a pas de pas ZFE permettant de circuler sous conditions. Elle a été mise en place dans le but d'améliorer la qualité de l'air urbain. Voici ci-dessous quelques éléments de présentation en vu du colloque à Grenoble.

- ZFE déjà en place depuis 2019 pour les véhicules utilitaires et les poids lourds. C'est depuis 2023, que la ZFE inclut les voitures des particuliers.
- Le calendrier de déploiement: les véhicules Crit'Air 5 sont interdits depuis juillet 2023, les Crit'Air 4 depuis janvier 2024 et les Crit'Air 3 depuis janvier 2025 selon la loi Climat et Résilience. Grenoble Alpes Métropole va au-delà de cette loi et a pour ambition d'interdire aux voitures classées Crit'Air 2 de circuler dans sa ZFE à l'horizon 2030. En 2024, 81% du parc automobile était concerné.

- Périmètre de la ZFE: elle est en place dans 13 communes de la métropole de Grenoble. Cette ZFE-m n'est pas permanente: les restrictions s'appliquent de 7h à 19h du lundi au vendredi, hors jour férié.
- Dérogations: l'Etat prévoit une dérogation permanente aux ZFE pour les véhicules affichant une carte «mobilité inclusion», une carte de stationnement pour personnes handicapées et les véhicules d'intérêt général. Il existe également des dérogations spécifiques (que vous pouvez consulter sur le site de la ville de Grenoble).
- Aides pour les automobilistes concernés par la ZFE à Grenoble: la ville accompagne les usagers vers une nouvelle mobilité par le biais d'un entretien avec un conseiller mobilité afin que ces derniers puissent bénéficier d'une aide. L'entretien permet de définir la situation de l'usager (changement de mobilité immédiat, changement de mobilité progressif, test de changement de mobilité, aide à la conversion d'un véhicule) et de l'accompagner. D'ailleurs, la ville de Grenoble a créé un site dédié à la ZFE pour aider les usagers à comprendre le dispositif, l'appréhender, et demander un accompagnement.
- Sanctions: enfin, une amende de 68€ est attribuée aux automobilistes ne respectant pas la réglementation.
- Bilan suite à la mise en œuvre de la ZFE: la qualité de l'air s'est améliorée notablement, ce qui est très positif dans la mise en œuvre du dispositif, alors qu'au début il était controversé.

Bien cordialement,

XX XX

Secrétaire administratif spécialisé au ministère délégué en charge des transports

Bureau en charge du transport routier

Direction générale des Infrastructures, des transports et des mobilités

