



**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CONCOURS PROFESSIONNEL DE TECHNICIENS SUPÉRIEURS EN CHEF DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

2021-MTE-TSCDD-59-TG

Session 2021

Épreuve n°1

SPÉCIALITÉ : Techniques générales

Durée : 2 heures – coefficient 3

Ce dossier comprend 22 pages y compris celle-ci

Instructions à lire attentivement avant de commencer l'épreuve :

- Vous devez remplir en totalité le bandeau situé en haut de chacune de vos feuilles de composition A3, y compris le numéro d'inscription communiqué dans votre convocation ; à défaut, votre composition ne sera pas corrigée.
- En dehors des bandeaux, aucun signe distinctif ni signature ne doit apparaître sur vos copies, sous peine d'exclusion du concours.
- Il ne faut rien inscrire sur le sujet.
- Vous devez utiliser exclusivement des stylos-bille de couleur foncée noire ou bleue (les stylos à plume et crayons à papier sont proscrits).
- Aucun liquide blanc ni ruban correcteur ne doit être employé.
- Aucun document, ni matériel électronique n'est autorisé.
- Les feuilles de composition A3 doivent toutes être numérotées, sous la forme :
Numéro de la page/Nombre total de pages.
- Le document contenant les sujets ne doit pas être rendu.

Cette épreuve consiste à répondre à quatre questions à partir d'un dossier comportant des documents relatifs aux politiques publiques portées par les ministères chargés de la Transition écologique et du logement.

Document 1	NOUVELOBS – « Vignettes Crit’Air : quelles mesures pour accompagner les revenus modestes dans la Transition Énergétique ? » , septembre 2018	pages 5 à 8
Document 2	MTES – communiqué de presse « Lutte pour la qualité de l’air : le gouvernement et 15 territoires s’engagent pour le déploiement des Zones à Faibles Émissions d’ici fin 2020 », octobre 2018	pages 9 et 10
Document 3	MTES – « Crit’Air, le certificat de votre véhicule », février 2018	pages 11 et 12
Document 4	MTES – Commissariat Général au Développement Durable – « Zones à circulation restreinte : pour l’amélioration de la qualité de l’air », octobre 2017	pages 13 à 16
Document 5	MTES- Bison Futé – « Zone de protection de l’air »	pages 17 et 18
Document 6	LEGIFRANCE – « Décret n° 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte »	pages 19 et 20
Document 7	Site internet Handicap.fr – « Crit’Air et circulation différenciée : en cas de handicap ? », janvier 2017	pages 21 et 22

Ce dossier comprend 7 documents.

SUJET

► **Question 1 : Qu'est-ce qu'une ZFE (zone à faibles émissions) ?**

(5 lignes maximum)

(1 point)

► **Question 2 : Quels sont les impacts de la mise en place d'une zone à circulation restreinte (ZCR) ?**

(5 à 10 lignes maximum)

(3 points)

► **Question 3 : Après avoir défini ce qu'est un certificat qualité de l'air, indiquez son objectif principal ainsi que les mesures d'accompagnement existantes pour les revenus modestes et les personnes vulnérables.**

(10 à 15 lignes maximum)

(5 points)

► **Question 4 : Vous êtes chargé d'études en DDT au sein d'un service en charge des mobilités durables. En prévision d'une réunion avec des élus, votre supérieur hiérarchique vous demande de réaliser une note synthétique visant à accompagner les élus dans le déploiement d'une ZCR. La note présentera une méthodologie en plusieurs étapes visant à garantir la réussite du projet.**

(15 à 20 lignes maximum)

(7 points)

► **Orthographe, grammaire, clarté, organisation des idées : 4 points bonus ou malus**

Vignettes Crit’Air : quelles mesures pour accompagner les revenus modestes dans la transition énergétique ?

Info partenaire - Les vignettes Crit’Air ont pour but d’éloigner des villes les véhicules les plus polluants et inciter ainsi leurs propriétaires à se tourner vers des modèles plus écologiques. Seul bémol, ces voitures appartiennent en majorité à des ménages aux revenus modestes. Quelles solutions existent aujourd’hui pour les aider à acquérir un véhicule plus propre ? Focus.

Obligatoires depuis le 1^{er} juillet dernier à Paris, les vignettes Crit’Air, aussi appelées « certificat qualité de l’air », ont peu à peu fait leur apparition dans les grandes agglomérations françaises. Si Paris, Lyon et Grenoble les ont officiellement adoptées, ce sera également le tour de Lille et Strasbourg l’an prochain.

Pour rappel, ces pastilles à apposer sur les pare-brise des voitures, deux-roues, camions et bus permettent aux agglomérations de d’instaurer une circulation différenciée, c’est-à-dire interdire l’accès de certains périmètres, appelés « zones de circulation restreintes » (ou ZCR) aux véhicules jugés trop polluants, ce lors de pics de pollution ou de manière permanente. A Paris, par exemple, les véhicules datant d’avant 2001 ne sont pas autorisés à rouler dans les ZCR du lundi au vendredi de 8h à 20H.

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

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

Pour obtenir son certificat qualité de l'air
www.certificat-air.gouv.fr

@ecologieEnergie #LoiRoyal

Cette classification, établie à partir de l'année de mise en circulation des véhicules, exclut certes les plus polluants mais surtout les plus abordables financièrement. Le contre-effet de cette mesure se voulant un symbole fort de transition énergétique semble ainsi être la mise à l'écart des populations les plus modestes.

Il est pourtant impératif que le parc automobile concerné par les restrictions de circulation, logiquement composé de véhicules d'occasion anciens, soit renouvelé. Mais encore faut-il que les mesures proposées par le gouvernement soient accessibles aux propriétaires des véhicules les plus polluants, qui sont, le plus souvent, des petits budgets.

Les mesures actuelles

- **Le bonus-malus écologique**

Visant à favoriser l'achat de véhicules électriques ou hybrides, le bonus-malus écologique existe depuis 2008. Prenant la forme d'une aide financière, il est soumis à un barème évoluant au fil des ans. Pour l'année en cours, les plafonds suivants s'appliquent :

- 6000 euros sont offerts pour l'acquisition d'un véhicule 100% électrique (dans la limite de 27% du coût d'acquisition). Cette voiture ne doit pas émettre plus de 20 grammes de CO2 par kilomètre.
- 1000 euros sont amputés du prix d'achat d'une voiture hybride rechargeable dont les émissions de CO2 sont comprises entre 21 et 60 grammes.
- 1000 euros sont également donnés pour l'achat d'un deux-roues électrique n'utilisant pas de batteries au plomb.

Sachant que le prix d'entrée pour une voiture électrique commence aux alentours de 12 000 euros et peut atteindre jusqu'à 70 000 euros, il est difficile d'imaginer comment des ménages aux revenus modestes pourraient réellement profiter du bonus écologique.

D'autant plus que voitures émettant plus de 127 grammes/kilomètre seront pénalisés à l'achat par un malus écologique allant de 50 à 10 000 euros selon le véhicule...

Pour répondre à cette problématique, le gouvernement a mis une autre aide : la prime à la conversion.

- **La prime à la conversion**

A l'heure actuelle, pour bénéficier de la prime à la conversion, il faut remplacer son ancien véhicule - forcément diesel - par un véhicule peu polluant. Pour être éligible, le véhicule détruit doit répondre aux caractéristiques suivantes :

- avoir été mis en circulation avant 2006 ;
- avoir été acquis depuis plus d'un an ;
- être immatriculé en France.

Le nouveau véhicule doit impérativement être neuf. Il ne peut pas rouler au diesel et doit surtout répondre aux mêmes normes que celles imposées par le bonus-malus écologique, à savoir :

- ne pas dépasser les 20 grammes d'émissions de CO₂/km (ce qui correspond à un véhicule électrique)
- émettre en 21 et 60 grammes s'il s'agit d'une voiture hybride.

Pour les premiers, l'aide se monte à 4000 euros. Pour les seconds, l'aide se monte à 3500 euros.

La prime à la conversion est cumulable avec le bonus écologique. Cela donne une aide de 10 000 euros maximum pour l'achat d'un véhicule électrique et 3500 euros pour l'achat d'un véhicule hybride. Ce qui peut devenir très intéressant.

Seul bémol, ces deux mesures ne fonctionnent que pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride. Un choix parfois difficile à assumer pour les propriétaires car les bornes de rechargement tendent à manquer.

source : <https://www.nouvelobs.com/publicite/20180109>



François de RUGY,
ministre d'État,
ministre de la Transition écologique
et solidaire

Élisabeth BORNE
ministre auprès du ministre d'État,
ministre de la Transition écologique
et solidaire, chargée des Transports

Paris, le lundi 8 octobre 2018

Communiqué de presse

Lutte pour la qualité de l'air : le Gouvernement et 15 territoires s'engagent ensemble pour le déploiement de Zones à Faibles Émissions d'ici fin 2020

François de Rugy, ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, et Élisabeth Borne, ministre chargée des Transports, présentent avec les élus de 15 villes et métropoles particulièrement touchées par la pollution atmosphérique, les engagements communs entre l'État et les collectivités locales pour déployer des Zones à Faibles Émissions.

Les Zones à Faibles Émissions (ZFE) sont des zones dont l'accès est réservé aux véhicules les moins polluants, sur la base du système de vignettes Crit'air. La mise en place d'une ZFE est décidée par les collectivités locales, qui en définissent les critères de leur choix : la délimitation géographique, les catégories et classes de véhicules concernés, les modalités horaires, la progressivité des règles dans le temps et les dérogations octroyées.

Quinze villes et métropoles se sont engagées aujourd'hui à déployer ou à renforcer une Zone à Faibles Émissions sur leur territoire d'ici fin 2020. Pour garantir le succès de la démarche, l'État s'engage à apporter son soutien aux territoires dans le cadre de leurs travaux préparatoires et à mettre en place les mesures réglementaires nécessaires pour permettre un développement et un fonctionnement efficaces des zones.

Le déploiement des Zones à Faibles Émissions sera inscrit dans le projet de loi d'orientation des mobilités, qui portera ainsi l'ambition de voir ces zones se déployer dans d'autres villes françaises, notamment celles dont les seuils de concentration de polluants atmosphériques sont régulièrement dépassés. Il donnera aux collectivités les moyens de les mettre en œuvre facilement et de manière adaptée à chaque situation locale.

« Partout en France, de nombreux citoyens respirent un air de mauvaise qualité. Etat, collectivités locales, entreprises, particuliers : chacun d'entre nous a la possibilité de lutter contre ce fléau sanitaire, à condition de travailler main dans la main. C'est le sens de la démarche partenariale que nous présentons ce jour, avec le déploiement de Zones à Faibles Émissions » déclare François de Rugy.

« Aujourd'hui, avec 15 premiers territoires qui se mobilisent pour le déploiement des Zones à Faibles Émissions, nous lançons une dynamique que nous voulons irréversible tant au niveau local que national. Nous le voyons, de très nombreux territoires agissent déjà et sont prêts à aller plus loin pour lutter contre la pollution de l'air. C'est ensemble, État et collectivités, que nous pourrons relever ce défi. C'est pourquoi nous avons travaillé ensemble dans le cadre des Assises nationales de la mobilité et pour la préparation de la future loi d'orientation des mobilités » a ajouté Élisabeth Borne en conclusion de l'événement.

Depuis plusieurs années, les grandes villes et agglomérations particulièrement concernées par la pollution atmosphérique agissent pour une meilleure qualité de l'air sur leur territoire. « *France urbaine les accompagne dans cette démarche, en permettant les échanges de bonnes pratiques et en se mobilisant pour promouvoir un véritable co-pilotage entre l'Etat et les collectivités concernées pour une meilleure efficacité de cette politique publique essentielle pour nos concitoyens. C'est le sens de notre engagement responsable et volontaire dans le développement des Zones à Faibles Émissions* » a déclaré Jean-Luc Moudenc, Président de France urbaine, lors de l'événement organisé aujourd'hui au ministère.

[Retrouvez dans le dossier de presse en ligne](#)

- Les objectifs et le fonctionnement des ZFE
- Les engagements signés aujourd'hui par l'État et les collectivités
- Les actions du Gouvernement pour la qualité de l'air
- Les 15 fiches présentant la démarche des 15 territoires engagés.



Carte des 15 territoires qui s'engagent aujourd'hui à déployer ou à renforcer une première ZFE d'ici fin 2020

[Téléchargez la carte en ligne](#)

[Retrouvez le communiqué de presse en ligne](#)

Contact presse : 01 40 81 77 57
www.ecologique-solidaire.gouv.fr
[@Min_Ecologie](https://twitter.com/Min_Ecologie)



~ Qualité de l'air ~

Crit'Air

LE CERTIFICAT DE VOTRE VÉHICULE



- Le certificat qualité de l'air permet de distinguer les véhicules en fonction de leurs émissions de polluants atmosphériques.
- Il existe 6 catégories de certificats.
- Les véhicules les plus polluants ne sont pas éligibles à un certificat.
- Le certificat est sécurisé par des sécurités matérielles et une signature numérique. Il est délivré à partir des informations figurant sur la carte grise du véhicule.
- Le certificat qualité de l'air est valable toute la durée de vie du véhicule tant qu'il reste lisible.



En France, la pollution atmosphérique est responsable de 48 000 décès prématurés par an

Quels objectifs ?

Il s'agit d'un outil pour améliorer la qualité de l'air et réduire ainsi les impacts sur la santé de la population. Le certificat permet aux collectivités territoriales de moduler leur politique de stationnement et de circulation afin d'encourager l'usage des véhicules les moins polluants. Il permet aux préfets de mettre en place la circulation différenciée lors des pics de pollution.



Qui est concerné ?

Le certificat qualité de l'air concerne tous les véhicules routiers : deux roues, trois roues, quadricycles, voitures, utilitaires, poids lourds dont bus et autocars. Le certificat est valable sur tout le territoire, mais chaque collectivité territoriale peut choisir des incitations et des restrictions (circulation, stationnement...), ainsi que les catégories de véhicules concernées, en fonction de la situation locale. Le certificat est obligatoire pour circuler dans les zones à circulation restreinte instaurées par certaines villes ou pour circuler lorsque le préfet instaure la circulation différenciée lors des pics de pollution.

Près de la moitié des Français respire un air dont les teneurs en polluants atmosphériques dépassent les normes sanitaires



**Mieux respirer,
c'est ça l'idée !**



Quel prix ?

Le coût du certificat qualité de l'air est de 3,11€ plus les frais de port, soit 3,62€ pour un envoi en France. Ce prix couvre uniquement les frais de fabrication, de gestion et d'envoi. Une fois acquis, le certificat est valable aussi longtemps qu'il reste lisible. Il ne s'agit pas d'une taxe et il n'y a aucune recette pour le budget de l'État.



En France, la pollution atmosphérique coûte 100 milliards d'euros par an

Comment l'obtenir ?

La commande se fait en quelques minutes sur le site certificat-air.gouv.fr à partir des informations figurant sur la carte grise du véhicule.

Pour les véhicules immatriculés en France :

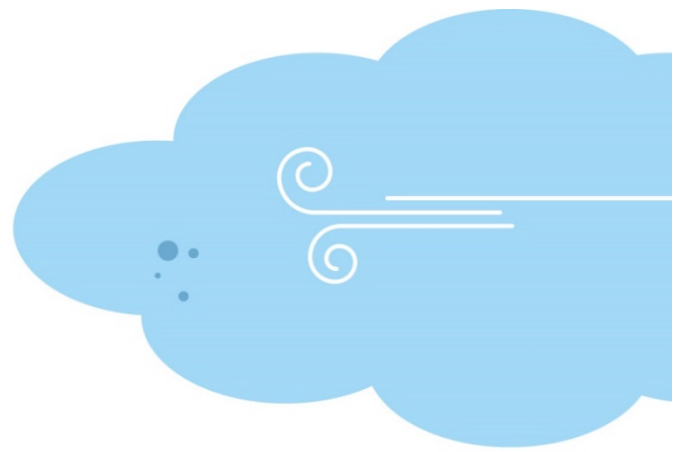
- > par le téléservice : la commande se fait sur le site certificat-air.gouv.fr avec paiement par carte bancaire ;
- > par courrier : en utilisant le formulaire dédié et en payant par chèque ;
- > pour les flottes de véhicules (entreprises, associations et administrations) : en utilisant la procédure de commandes groupées sur le téléservice dédié.

Pour les véhicules enregistrés hors de France :

la commande se fait sur le site certificat-air.gouv.fr (disponible en anglais, allemand, espagnol et italien). Il suffit de saisir les informations relatives au véhicule et de joindre un scan du certificat d'immatriculation. Le paiement se fait par carte bancaire.

Pour obtenir le certificat, munissez-vous de votre carte grise et demandez-le sur :

www.certificat-air.gouv.fr



Quels avantages ?

En fonction des décisions prises par les collectivités territoriales, le certificat qualité de l'air offre des avantages aux véhicules les moins polluants :

- > modalités de stationnement favorables ;
- > conditions de circulation privilégiées ;
- > circulation autorisée dans des zones à circulation restreinte (ZCR), comme à Paris. D'autres villes se sont engagées à étudier la mise en place de telles zones ;
- > circulation autorisée en cas de restrictions de circulation instaurées par le préfet lors d'épisodes de pollution.



En Europe, il existe déjà plus de 200 zones qui réservent la circulation aux véhicules les moins polluants



Quelles sanctions ?

Se déplacer avec un véhicule non autorisé ou sans certificat qualité de l'air, en zone à circulation restreinte ou lors des pics de pollution dans les zones en circulation différenciée, est passible d'une contravention de 3^e classe pour les véhicules légers (soit 68€ d'amende simple) et de 4^e classe pour les poids lourds (soit 135€ d'amende simple).



T H É M A

Essentiel

Commissariat général au développement durable

Zones à circulation restreinte : pour une amélioration de la qualité de l'air

OCTOBRE 2017

La qualité de l'air est une préoccupation majeure des citoyens qui s'inscrit régulièrement dans les questions d'actualité. Elle concerne à la fois la protection de l'environnement et le bien-être des personnes, et représente un véritable enjeu de santé publique. Même si les émissions de polluants atmosphériques ont globalement baissé depuis 20 ans, certaines zones du territoire français ne respectent pas les seuils de concentrations maximales fixés au niveau européen. Au-delà des épisodes ponctuels de pollution, l'exposition chronique de la population reste significative tout au long de l'année et les impacts d'une mauvaise qualité de l'air représentent un coût élevé pour la société, estimé pour la France entre 68 et 97 milliards d'euros par an selon une commission d'enquête du Sénat. De son côté, l'agence Santé Publique France évalue à 48 000 décès prématurés chaque année l'impact de la pollution de l'air extérieur en France.

La pollution atmosphérique reste un sujet complexe, et réduire les émissions de polluants nécessite d'agir à différentes échelles et dans tous les secteurs (industries, agriculture, transports...). Le secteur des transports représente une part importante des émissions d'oxyde d'azote et de particules fines. Parmi les différents modes de transport, l'usage d'un véhicule ancien reste souvent le plus polluant, car les normes et les technologies alors appliquées n'étaient pas environnementalement performantes. La restriction de circulation des véhicules les plus polluants est donc une solution

pour améliorer la qualité de l'air. Ce type de dispositif aussi appelé « low emission zones » (LEZ) a déjà fait ses preuves dans plus de 200 agglomérations en Europe.

En France, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 offre la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de mettre en place des zones à circulation restreinte (ZCR) pour les véhicules les plus polluants, sur tout ou partie de leur territoire, afin de protéger la santé des populations dans les zones soumises régulièrement à la pollution atmosphérique (lorsque la collectivité est concernée par un plan de protection de l'atmosphère adopté ou en cours d'élaboration).

Le programme de recherche PRIMEQUAL pour une meilleure qualité de l'air a lancé fin 2011 un appel à propositions de recherche afin d'accompagner l'expérimentation de telles zones de restriction de la circulation. Les résultats de ces recherches ont été présentés le 30 novembre 2016 à Strasbourg et mis en perspective avec de nombreux retours d'expérience français et européens, autour des différentes phases de mise en place d'une ZCR : études préalables, prise en compte de l'acceptabilité, suivi et évaluation des impacts.

LE PROGRAMME DE RECHERCHE PRIMEQUAL

Le programme de recherche inter-organismes pour une meilleure qualité de l'air (PRIMEQUAL) est mis en œuvre par le ministère de la Transition écologique et solidaire et par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Lancé en 1995, il a accompagné près de 300 projets de recherche pour un montant total d'aides de plus de 22 M€. Fortement orienté vers la recherche appliquée, ce programme vise à fournir les bases scientifiques et les outils nécessaires aux décideurs et aux gestionnaires de territoires et d'espaces de vie pour définir, mettre en œuvre et évaluer des solutions d'amélioration de la qualité de l'air intérieur et extérieur afin de réduire les risques pour la santé et l'environnement. Les sujets abordés dans le programme PRIMEQUAL touchent à de nombreuses problématiques de la qualité de l'air : agriculture, émissions de particules fines du chauffage au bois individuel, zones à circulation restreinte, qualité de l'air intérieur, pollution longue distance, pollution de proximité...

LA MISE EN PLACE D'UNE ZONE À CIRCULATION RESTREINTE S'ACCOMPAGNE D'ÉTUDES TECHNIQUES PRÉALABLES

Les études préalables cherchent un équilibre entre l'efficacité environnementale et sanitaire des mesures de restriction et leurs impacts. De telles études permettent d'éclairer le décideur et les parties prenantes tout en maîtrisant les moyens et les délais : elles doivent donc être proportionnées aux enjeux locaux. Le contenu des études préalables est défini à l'article R.2213-1-0-1 du Code général des collectivités territoriales. Il doit comporter :

- un résumé non technique ;
- la description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée ;
- l'évaluation de la population concernée par les dépassements des seuils réglementaires ;
- l'estimation des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée ;
- l'évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions de circulation et, le cas échéant, les dérogations prévues ;
- l'estimation des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte.

Il peut aussi comporter :

- un diagnostic complété par l'identification des principales sources anthropiques, par l'inventaire des sites majeurs de pollution et des cas de dépassement des seuils réglementaires ;
- une analyse de l'opportunité des différents scénarios du projet au vu du périmètre géographique de la ZCR, de la nature des restrictions, des véhicules concernés, de l'évolution démographique de la zone, des interactions avec d'autres projets...
- l'analyse d'impact des effets des différents scénarios de la ZCR sur les comportements de mobilité, le stationnement, le renouvellement du parc automobile, la qualité de l'air, les impacts socio-économiques...
- l'anticipation de la mise en œuvre d'une ZCR et la définition d'un calendrier, des modalités de contrôle et de suivi et des mesures d'accompagnement.

LES PROJETS DE RECHERCHE PRIMEQUAL ONT PERMIS D'APPORTER DES OUTILS POUR ENRICHIR CES ÉTUDES PRÉALABLES

L'une des données nécessaires à ces études préalables est la connaissance du parc roulant sur le périmètre envisagé de la ZCR. Elle permet de mieux caractériser les émissions liées au trafic routier, mais aussi d'évaluer les conséquences de la mise en place d'une ZCR sur ce parc roulant. Cette connaissance disponible au niveau national peut être affinée localement, à condition de contourner deux contraintes : d'une part, ces estimations fiables pour les véhicules particuliers peuvent être plus incertaines pour les poids lourds et les véhicules utilitaires ; d'autre part,

ces estimations reposent principalement sur un comptage statique des véhicules et non sur une estimation du parc effectivement roulant.

Le projet ZAPARC a permis de développer et de tester (sur le territoire francilien) une approche de caractérisation du parc roulant local par observation vidéo [Carteret *et al.*, 2014]. Il s'agit d'une méthode dynamique qui observe à l'aide de caméras le trafic en continu pendant 2 à 7 jours sur plusieurs sites. Ce projet a permis de démontrer la faisabilité de l'observation vidéo des parcs automobiles. Cette méthode renseigne sur le nombre de véhicules roulants, mais également sur leurs caractéristiques techniques : catégories, motorisations, âges, émissions théoriques... Elle permet aussi d'affiner la caractérisation à une échelle géographique plus petite que le territoire envisagé pour la ZCR, et éventuellement de mettre en évidence des disparités géographiques du parc roulant, qu'il conviendra de prendre en compte dans le dimensionnement de la ZCR.

Un autre enjeu pour améliorer les études préalables réside dans la détermination de la part de pollution particulaire attribuable au trafic routier. La pollution particulaire est complexe et diverse en taille (PM₁₀, PM_{2,5}, particules ultra-fines) comme en composition (métaux, HAP, matière organique, carbone suie, nitrates d'ammonium...). Les sources majeures de ces particules sont les combustions fossiles issues du trafic routier et les combustions de biomasse issues du chauffage au bois.

Le projet PREQUALIF-IZNOGOUUD a confirmé l'intérêt d'une mesure de carbone suie (ou « black carbon ») comme indicateur des concentrations de pollution particulaire liées au trafic routier [Sciare *et al.*, 2014]. Sur la base d'un réseau dense de mesures rapides du carbone suie en Île-de-France, le projet a ainsi mis en évidence que 90 % des concentrations en carbone suie sont liées au trafic routier. L'expérimentation a également permis d'établir la corrélation entre carbone suie et matières organiques polluantes (quel que soit l'état du trafic, fluide ou congestionné), permettant une première estimation de la part des matières organiques issues du trafic dans la pollution atmosphérique.

LA COMMUNICATION ET L'ACCOMPAGNEMENT SONT LES BASES DE L'ACCEPTABILITÉ DES ZONES À CIRCULATION RESTREINTE

Les retours d'expérience acquis auprès des collectivités européennes ayant mis en place une démarche de restriction de la circulation [Pouponneau *et al.*, 2016] sont très explicites : une communication adéquate est une condition importante de l'acceptabilité, en particulier sociale, de ces démarches. Cela passe par des initiatives très variées : brochures d'informations explicatives et pratiques (parfois en plusieurs langues), kiosques d'information mobiles, systèmes d'information en temps réel le long des grands axes routiers, sites internet dédiés, films pédagogiques...

Ce besoin de pédagogie revient souvent dans les attentes des personnes concernées par la mise en place de zones à circulation restreinte [Coppiters't Wallant, 2014]. Ces mêmes personnes évoquent différents freins susceptibles de compromettre l'acceptabilité d'une telle démarche : la remise en cause des habitudes, la difficulté du report modal, l'absence d'amélioration de l'offre de transports publics en termes de réseau ou de tarifs...

Dans ce domaine également, le programme PRIMEQUAL permet d'apporter des éclairages opérationnels. Ainsi le projet AZAP a précisé cette perception des individus vis-à-vis des actions d'amélioration de la qualité de l'air via la restriction de la circulation [Philipps-Bertin *et al.*, 2015]. De nombreux critères influencent la réaction des usagers : catégorie socio-professionnelle, habitude de déplacement, attitude vis-à-vis de la pollution et de l'environnement, âge, mais aussi offres de transports en commun ou infrastructures pour les modes de déplacement doux... En zone périurbaine, la difficulté du report modal et les freins socio-économiques pèsent fortement sur l'acceptabilité d'une ZCR. En outre, quel que soit le territoire étudié, les professionnels se montrent souvent réservés quant à leur capacité d'adaptation à la ZCR. Les règles définies dans une ZCR peuvent aussi mettre en exergue des inégalités sociales et territoriales qui, sans attention, peuvent compromettre le projet.

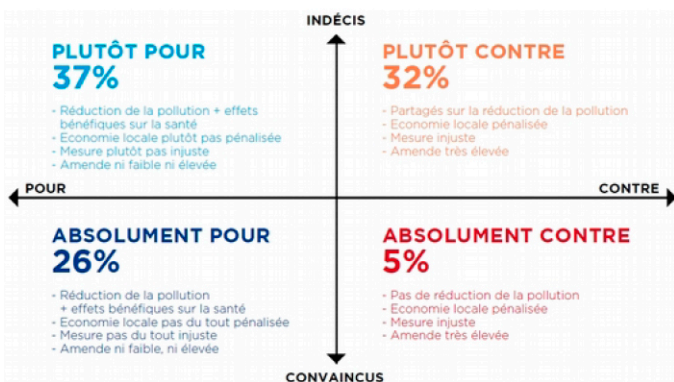


Figure 1. Attitudes vis-à-vis d'une démarche de zone à circulation restreinte. Résultats obtenus sur un échantillon représentatif de 1000 personnes interrogées sur un projet fictif de restriction de la circulation sur leur territoire (source : Philipps-Bertin *et al.*, 2015).

L'un des principaux enseignements de ces projets est l'importance des mesures d'accompagnement à définir en parallèle aux modalités de restriction de la circulation : développement attractif de l'offre de transports en commun, aménagements susceptibles de favoriser le report modal, accompagnement des professionnels, mesures incitatives sur le stationnement comme les parkings-relais, avantages financiers pour l'achat de véhicules moins polluants... Les changements de

comportement, et donc l'efficacité d'une ZCR, sont ainsi conditionnés par une approche globale de la mobilité.

LA RÉUSSITE D'UNE ZONE À CIRCULATION RESTREINTE DÉPEND AUSSI DES DISPOSITIFS DE SURVEILLANCE

Le contrôle du respect des règles fixées est un enjeu de la mise en œuvre pratique d'une zone à circulation restreinte : s'il peut représenter un coût non négligeable, il conditionne en partie son succès. Les collectivités européennes ayant mis en place de telles démarches ont adopté des modes de contrôle variés [Pouponneau *et al.*, 2016] : vidéo-surveillance avec lecture des plaques d'immatriculation et comparaison à une base de données, contrôle par la police d'une vignette ou des papiers des véhicules. Le montant des contraventions est également très hétérogène : de 80 € en Allemagne jusqu'à 1 400 € à Londres. Le taux de respect des consignes de restriction est estimé entre 95 et 99 % pour les véhicules particuliers, et entre 85 et 93 % pour les véhicules commerciaux.

En France, le certificat de qualité de l'air « Crit'Air » est un dispositif qui permet de classer les véhicules en fonction de leur niveau de pollution. Il s'agit d'un document sécurisé, collé sur le véhicule. Depuis juillet 2016, cette classification est mise à disposition des collectivités qui souhaitent conduire des politiques volontaristes en faveur de la qualité de l'air, comme les zones à circulation restreinte.

LES ZONES À CIRCULATION RESTREINTE ONT DES IMPACTS MULTIPLES

Dans les collectivités européennes ayant suffisamment de recul dans la mise en place de leur zone à circulation restreinte, les impacts ont été évalués selon plusieurs points de vue [Pouponneau *et al.*, 2016].

Le principal effet est le renouvellement du parc automobile : modernisation des véhicules diesel et des poids lourds, remplacement des véhicules les plus polluants, évolution des bus vers des motorisations à éthanol, biogaz, gaz naturel... La mise en place d'une zone à restriction de circulation ne semble pas s'accompagner d'une baisse significative du nombre de véhicules en circulation.

Cette évolution du parc automobile a un effet direct sur la qualité de l'air : elle permet de baisser les concentrations en particules fines et en carbone suie, substances émises par les véhicules les plus polluants. Même s'il persiste d'autres sources de particules fines que le transport, une diminution du nombre de jours de dépassement de la valeur limite journalière pour ce critère est observée. En revanche, les effets restent limités sur les oxydes d'azote.

Une zone à circulation restreinte représente un coût en matière de mise en place et de fonctionnement (contrôles et suivi). Elle représente aussi un coût pour les usagers : équipement des véhicules avec des filtres à particules, remplacement anticipé des véhicules, éventuelles

contraventions... Enfin, elle a également des impacts sur les activités économiques : réorganisation potentielle de l'offre de commerces en centre-ville, surcoûts pour les professionnels du transport... Mais une démarche de restriction de la circulation apporte également des gains économiques, en particulier en matière de santé publique : la collectivité d'Anvers par exemple estime ces gains à 200 millions d'euros sur la période 2014-2024.

LES ZONES À CIRCULATION RESTREINTE SE METTENT PROGRESSIVEMENT EN PLACE EN FRANCE

S'il existe déjà plus de 200 collectivités en Europe ayant mis en place une « low emission zone », cette possibilité n'est offerte aux collectivités françaises que depuis la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (n° 2015-992 du 17 août 2015) et le décret d'application (n° 2016-847 du 28 juin 2016).

Début 2017, la Ville de Paris était la première collectivité à mettre en place une zone à circulation restreinte au sens de l'article 48 de cette loi. Dans une première étape, la circulation est interdite en journée aux véhicules particuliers (en semaine) et aux poids lourds et véhicules de marchandises (y compris le week-end) ne disposant pas d'une vignette Crit'Air, soit qu'ils ne l'aient pas demandé, soit qu'ils ne y soient pas éligibles car ils relèvent des normes antipollution les moins strictes. D'autres étapes de restrictions de circulation sont prévues entre 2018 et 2020, qui seront précisées ultérieurement.

Une vingtaine d'autres collectivités – lauréates de l'appel à projets « Villes respirables en 5 ans » – se voient proposer un accompagnement technique et financier de l'État pour la préfiguration et/ou la mise en œuvre d'un tel dispositif. Parmi celles-ci, la Ville de Grenoble a lancé l'expérimentation d'une zone à circulation restreinte dans son centre-ville élargi : les véhicules de marchandises sans vignette Crit'Air ne pourront pas y circuler en journée pendant la semaine.

POUR EN SAVOIR PLUS

Colloque Primequal « Zones à circulation restreinte, pour une amélioration de la qualité de l'air » (Strasbourg, 30 novembre 2016) www.primequal.fr.

LES ZONES À CIRCULATION RESTREINTE NE SONT QU'UN OUTIL PARMI D'AUTRES POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR

Les démarches de restriction de la circulation ont un impact globalement positif, en particulier par la diminution des véhicules les plus polluants dans la circulation et par les conséquences en termes de qualité de l'air et de santé publique. Cependant, la mise en œuvre de tels dispositifs ne résout pas à elle seule la problématique de dépassement des valeurs limites réglementaires pour la qualité de l'air. Les zones à circulation restreinte doivent s'inscrire dans un ensemble plus large de mesures et de plan d'actions.

RÉFÉRENCES

Carteret *et al.*, 2014. Méthode d'estimation des parcs automobiles et de l'impact de mesures de restriction d'accès sur les émissions de polluants. Rapport PRIMEQUAL, 163 pages.

Coppiters't Wallant, 2014. Zones d'actions prioritaires pour l'air – Synthèse des études de faisabilité réalisées par sept collectivités françaises. Rapport ADEME, 92 pages.

Philipps-Bertin *et al.*, 2015. Acceptabilité des zones d'action prioritaire pour l'amélioration de la qualité de l'air. Rapport PRIMEQUAL, 142 pages.

Pouponneau *et al.*, 2016. Les zones à faibles émissions à travers l'Europe : déploiement, retours d'expériences, évaluation d'impacts et efficacité du système. Rapport ADEME, 94 pages.

Sciare *et al.*, 2014. Programme pluridisciplinaire de recherche sur la qualité de l'air en Île-de-France – Impacts des ZAPA : nouvelle génération d'outils de diagnostic. Rapport PRIMEQUAL, 300 pages.

GLOSSAIRE

carbone suie (ou « black carbon ») composé carboné présent dans les particules fines, émis principalement par le trafic routier et le chauffage au bois peu performant

HAP hydrocarbures aromatiques polycycliques

LEZ low emission zone (« zone à faible émission »)

NO₂ dioxyde d'azote

PM₁₀ particules fines de diamètre inférieur ou égale à 10 µm

PM_{2,5} particules fines de diamètre inférieur ou égale à 2,5 µm

ZCR zone à circulation restreinte

Directrice de la publication : Laurence Monnoyer-Smith, Commissaire générale au développement durable
Auteurs : Guillaume Gay (CGDD), Nathalie Poisson (ADEME), Bénédicte Tardivo (DGEC)
Dépôt légal : octobre 2017
ISSN : 2555-7564

Commissariat général au développement durable

Direction de la recherche et de l'innovation
Service de la recherche
Mission risques et environnement – santé
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Courriel : Sr1.Sr.Dri.Cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.ecologique-solidaire.gouv.fr



Zones de protection de l'air

La qualité de l'air est un enjeu sanitaire majeur. C'est pourquoi l'État a mis en place, dans le cadre de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, un plan d'action interministériel pour la qualité de l'air afin de protéger la santé des populations et de favoriser la circulation des véhicules propres, dont les mesures prioritaires sont définies dans le **PRÉPA (Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques)**.

Parmi les mesures retenues, un dispositif d'identification des véhicules à faibles émissions de gaz, le **Certificat qualité de l'air Crit'Air**, a été introduit pour encourager leur utilisation et permettre leur circulation en cas de pics de pollution. En même temps, des zones dites "environnementales" ont été créées dans les centres urbains et les agglomérations urbaines. Concrètement, il permet aux collectivités locales de moduler les mesures incitatives ou restrictives qu'elles souhaitent mettre en place. Il faut différencier les **ZCR (Zone à circulation restreinte)**, permanentes et surtout en vigueur dans les centres des villes, aux **ZPA (Zone de protection de l'air)**, qui ne sont pas constantes, et qui ne sont activées que lors de pics de pollution persistants, au sein de communes ou d'agglomérations.

Le Certificat Crit'Air est entré en vigueur le 1er juillet 2016. Paris est la première ville à avoir mis en place un dispositif de Zone à Circulation Restreinte le 15 janvier 2017, suivie par les villes de **Grenoble** le 1er novembre 2016, et de **Strasbourg** le 1er novembre 2017. **Lyon** a mis en place une Zone de Protection de l'Air, à compter du 12 décembre 2016.

Le Certificat Crit'Air, comment ça marche ?

Le **Certificat qualité de l'air** est basé sur une classification des véhicules, en fonction du critère unique des émissions polluantes (oxydes d'azote, particules). **Crit'Air** doit faciliter l'identification des véhicules les moins polluants par le biais d'une pastille de couleur apposée sur le véhicule et intitulée certificat qualité de l'air.

On distingue 6 classes destinées aux véhicules les plus propres. La nomenclature s'appuie sur les émissions polluantes des voitures particulières, des 2- 3 roues et quadricycles, des poids lourds, dont les autobus. Elle comporte 6 classes dont une classe spécifique est réservée aux véhicules électriques « zéro émission moteur ».

Téléchargez le [Tableau de classification des véhicules](#) (format pdf - 763.5 ko - 02/01/2017).

Le Certificat Crit'Air : mode d'emploi pour les particuliers

Le certificat fait l'objet d'une démarche volontaire pour les usagers qui le souhaitent. Ainsi, l'automobiliste ayant effectué les démarches pour obtenir un certificat qualité de l'air pourra en fonction de la couleur du Certificat et des règles prises par les maires :

- bénéficier de modalités de stationnement favorables ;
- obtenir des conditions de circulation privilégiée ;
- circuler dans des zones à circulation restreinte (ZRC).

Le certificat qualité de l'air est un document sécurisé, collé sur le véhicule. Pour obtenir le certificat, il faut faire la demande via la plateforme [certificat-air](#).

La Zone à circulation restreinte, ça sert à quoi ?

Au niveau local, les **PPA (Plans de protection de l'atmosphère)** définissent pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants et les zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées, des mesures réglementaires afin de réduire les concentrations en polluants atmosphériques.

Les maires et présidents d'établissement public intercommunal peuvent, par arrêté, interdire dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou de révision la circulation des véhicules les plus polluants sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public intercommunal.

- [Décret n° 2016-847 du 28 juin 2016](#) (format pdf - 153.2 ko - 12/05/2017) relatif aux Zones à Circulation Restreintes.

La délimitation des **Zone à Circulation Restreinte (ZCR)** est définie par un panneau sur lequel figure les horaires durant lesquels les véhicules munis d'une vignette *Crit'Air* pourront circuler dans la zone.

Dans ces zones à circulation restreinte (ZCR) en cas de pollution, se déplacer dans un véhicule qui n'arbore pas son autocollant Crit'air, est sanctionné, depuis le 1er juillet 2017, par une amende forfaitaire de 68 €, correspondant à une contravention de 3e classe.

Cette disposition est prévue par le [décret n° 2017-782 du 5 mai 2017](#) (format pdf - 145.8 ko - 24/10/2017) renforçant les sanctions pour non-respect de l'usage des certificats qualité de l'air et des mesures d'urgence arrêtées en cas d'épisode de pollution atmosphérique.



Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Décret n° 2016-847 du 28 juin 2016
relatif aux zones à circulation restreinte

NOR : DEVR1523371D

Publics concernés : collectivités locales, services de l'Etat, usagers de la route, entreprises publiques et privées.

Objet : création de zones à circulation restreinte afin d'améliorer la qualité de l'air.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales dans sa version issue de l'article 48 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 prévoit la possibilité d'instaurer au niveau local des zones à circulation restreinte. Les maires et présidents d'établissement public intercommunal peuvent, par arrêté, interdire dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou de révision la circulation des véhicules les plus polluants sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public intercommunal. Le présent décret fixe les modalités d'élaboration de l'arrêté local ainsi que les dérogations et sanctions applicables. En outre, les dispositions relatives aux zones d'action prioritaires pour l'air sont abrogées.

Références : le présent décret est pris en application de l'article 48 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Les codes modifiés par le présent décret peuvent être consultés, dans leur rédaction issue de ces modifications, sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 224-7, L. 224-8, R. 226-17 et D. 228-1 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2213-4-1, R. 2213-1 et R. 2334-12 ;

Vu le code pénal, notamment son article R. 610-1 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 318-1, R. 318-2 et R. 411-19-1 ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 5 novembre 2015 ;

Vu la consultation menée du 15 au 31 janvier 2016 en application de l'article R. 132-8 du code des relations entre le public et l'administration ;

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

Décète :

Art. 1^{er}. – I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° A la section 1 du chapitre 3 du titre I^{er} du livre II du code général des collectivités territoriales, il est inséré une sous-section ainsi rédigée :

« Sous-section unique

« Les zones à circulation restreinte

« Art. R. 2213-1-0-1. – L'étude justifiant la création d'une zone à circulation restreinte telle que mentionnée au III de l'article L. 2213-4-1 comporte notamment un résumé non technique, une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée ainsi qu'une évaluation :

« 1° De la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air ;

« 2° Des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée ;

« 3° De la proportion de véhicules concernés par les restrictions et, le cas échéant, les dérogations prévues ;

« 4° Des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte.

« Les avis prévus au III de l'article L. 2213-4-1 sont réputés favorables s'ils ne sont pas rendus dans un délai de deux mois.

« Les restrictions de circulation peuvent être différenciées en fonction de la nature et de l'usage des véhicules.

« L'accès à la zone à circulation restreinte ne peut être interdit :

« 1° Aux véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;

« 2° Aux véhicules du ministère de la défense ;

« 3° Aux véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées prévue par l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles ;

« 4° Aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

« Les dérogations individuelles aux mesures de restriction prévues au V de l'article L. 2213-4-1 peuvent être accordées, sur demande motivée des intéressés, par le maire ou par le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation. Cette autorité délivre un justificatif précisant les conditions de validité de la dérogation, le périmètre sur lequel elle s'applique et sa durée de validité, laquelle ne peut excéder trois ans.

« L'arrêté créant la zone à circulation restreinte précise :

« 1° La procédure et les motifs de délivrance et de retrait des dérogations ;

« 2° Les conditions dans lesquelles le justificatif de la dérogation est rendu visible ou tenu à la disposition des agents chargés des contrôles. » ;

2° Au g du 2° de l'article R. 2334-12 du code général des collectivités territoriales, les mots : « d'expérimentations de zones d'actions prioritaires pour l'air prévues à l'article L. 228-3 du code de l'environnement. » sont remplacés par les mots : « de zones à circulation restreinte prévues à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. »

II. – Le paragraphe 10 de la section 2 du chapitre VI et la section 1 du chapitre VIII du titre II du livre II du code de l'environnement sont abrogés.

Art. 2. – L'article R. 411-19-1 du code de la route est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. R. 411-19-1.* – Le fait, pour un conducteur, de circuler en violation des restrictions d'une zone à circulation restreinte, instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, est puni de l'amende prévue pour les contraventions :

« 1° De la quatrième classe, lorsque le véhicule relève des catégories M2, M3, N2 ou N3 définies à l'article R. 311-1 ;

« 2° De la troisième classe, lorsque le véhicule relève des catégories M1, N1 ou L.

« Sans préjudice de l'article L. 121-2, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 ou N3, ou de l'amende prévue pour les contraventions de troisième classe, pour les véhicules des catégories M1, N1 ou L, le fait de stationner dans le périmètre de la zone à circulation restreinte instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales :

« 1° Lorsque le véhicule n'est pas identifié conformément aux dispositions de l'article L. 318-1 et des textes pris pour son application ; ou

« 2° Lorsque l'accès de ce véhicule à la zone de circulation restreinte est interdit en permanence.

« Les infractions prévues au présent article peuvent entraîner l'immobilisation du véhicule dans les conditions prévues à l'article L. 325-1. »

Art. 3. – La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre de l'intérieur et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 28 juin 2016.

MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

*La ministre de l'environnement,
de l'énergie et de la mer,
chargée des relations internationales
sur le climat,*
SÉGOLÈNE ROYAL

*Le garde des sceaux,
ministre de la justice,*
JEAN-JACQUES URVOAS

Le ministre de l'intérieur,
BERNARD CAZENEUVE

*Le secrétaire d'Etat
chargé des transports,
de la mer et de la pêche,*
ALAIN VIDALIES

Crit'Air et circulation différenciée : en cas de handicap ?

La vignette Crit'Air devient obligatoire dans les zones de circulation restreinte en cas de pollution mais la loi a prévu une dérogation pour les titulaires d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

25 janvier 2017 • Par Handicap.fr / E. Dal'Secco

Thèmes :



La faute aux particules fines ! Pour le troisième jour consécutif, la circulation différenciée se poursuit le mercredi 25 janvier 2017 à Paris et dans 22 villes de la Métropole. « Différenciée » vient remplacer les journées « alternées » qu'ont connues les Franciliens en décembre 2016.

Des zones de circulation restreinte

Depuis le 1^{er} juillet 2016, il existe en effet, en France, des « zones de circulation restreintes » (ZCR) dans lesquelles seuls les véhicules munis d'un certificat qualité de l'air peuvent pénétrer. C'est le cas à Grenoble et à Lyon mais aussi à Paris qui applique cette mesure depuis le 16 janvier 2017 (zone intra-muros, à l'exception du périphérique). À compter de cette date (même si pendant quelques semaines encore les forces de l'ordre ont consigné de ne pas verbaliser), tout véhicule qui circule dans la ZCR sans vignette (ou avec une vignette non correspondante les jours de pollution) peut être sanctionné par une amende, par exemple de 68 euros pour les voitures particulières. D'autres villes qui souhaitent devenir « respirables » promettent de mettre en œuvre ce dispositif...

Dérogation en cas de handicap ?

Appelée Crit'Air, cette pastille écologique doit être apposée sur le pare-brise de tous les véhicules. La classification, qui comprend six catégories, identifiables à leur couleur, dépend du type de motorisation et de la date de la première immatriculation. Lors de pics de pollution, seuls les véhicules « propres » (catégories et zones parfois élargies définies par les autorités locales) seront autorisés à circuler dans la zone de restriction. Mais il existe des dérogations qui concernent, entre autres, les personnes handicapées. En effet, d'après le décret n°2016-847 du 28 juin 2016 (en lien ci-dessous), « *L'accès à la zone à circulation restreinte ne peut être interdit : aux véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées prévue par l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles* » (appelée Carte mobilité inclusion depuis le 1er janvier 2017, article en lien ci-dessous). Attention, cela suppose que le titulaire de la carte est bien présent dans la voiture.

Comment la commander ?

Crit'Air peut être commandée en ligne (lien ci-dessous) au prix de 4,18 € (3,70 € + frais d'envoi), également par voie postale. « *Une fois sa commande validée, le demandeur recevra par mail un récépissé attestant la catégorie de son certificat en attendant de le recevoir par la poste* », indique le ministère de l'Environnement. En théorie car les services concernés sont submergés de demandes et la production peut prendre du temps (juqu'à dix jours)... Le récépissé fait office de preuve en attendant la réception de la vignette.