



**PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le Préfet

Lyon, le 31 juillet 2020

Monsieur le Président,

En date du 26 février 2020, vous m'avez transmis, pour avis, le projet de plan climat air énergie territorial (PCAET) élaboré sur le territoire de votre intercommunalité.

En premier lieu, je tiens à saluer la qualité du travail qui a été réalisé à l'occasion de ce premier plan climat. Tout particulièrement, je relève les temps d'échanges et de co-construction, du plan d'actions notamment, ainsi que la concertation de la population, réalisée lors d'une phase amont qui sont autant de procédés essentiels à la construction participative d'un projet partenarial, conçu comme un véritable projet de territoire.

Ainsi, le projet de plan que vous soumettez aujourd'hui à mon analyse apparaît comme un document opérationnel, doté d'une stratégie climat-air-énergie réfléchie en fonction des spécificités de votre territoire et identifiant bien les acteurs locaux qui concourront à la mise en œuvre des actions au cours des six années à venir.

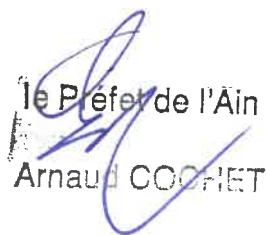
Dans le cadre de l'avis de l'État, je suis amené à formuler un certain nombre d'observations. Elles visent à améliorer le document pour sa mise en œuvre et à le rendre plus lisible pour la phase de participation du public, qui constituera l'ultime étape de concertation avant son adoption définitive. Je vous invite à en prendre connaissance dans le document annexé.

Sur la base de ces éléments, j'émet un avis favorable au projet de plan sous réserve de la réalisation, avant son adoption définitive, d'un plan d'action spécifique sur la qualité de l'air, en application de l'article 85 de la loi d'orientation des mobilités adoptée le 24 décembre 2019, comprenant notamment une étude sur la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité.

Monsieur Jean-Philippe MAS
Président de la Communauté de communes
Cluses, Arve et montagnes
3 rue du Pré Bénévix
74300 CLUSES

En outre, l'application de l'objectif de réduction des oxydes d'azote (NO_x) issu du plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve (PPA2) approuvé le 29 avril 2019 fait l'objet d'une recommandation dans le cadre de cet avis.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

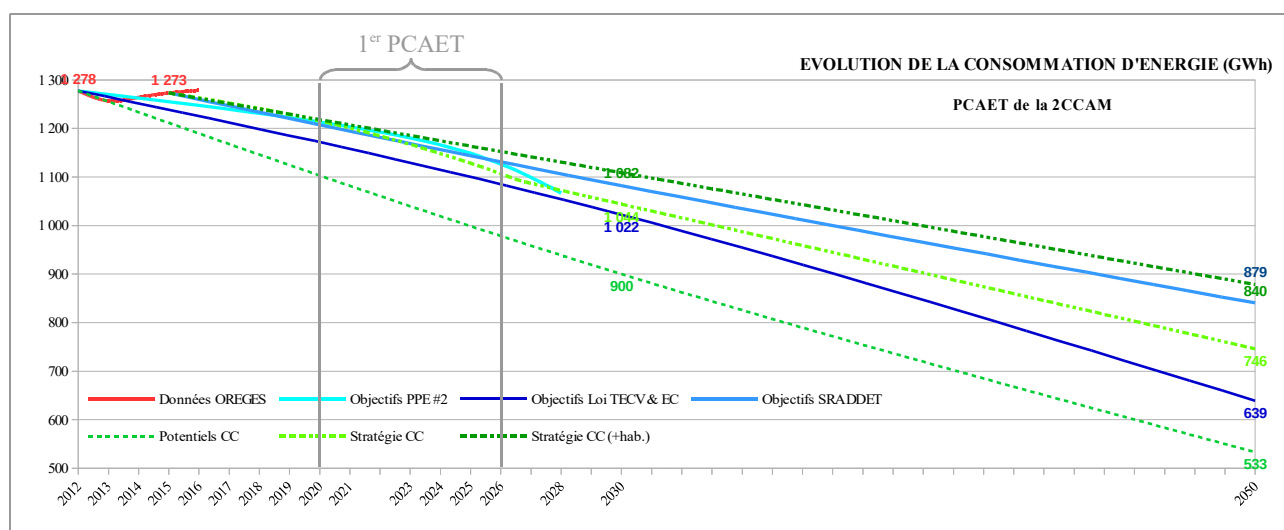

Le Préfet de l'Ain
Arnaud COCHET

Copie à : Monsieur le sous-préfet de Bonneville

PCAET de la communauté de communes Cluses, Arve et montagnes Annexe à l'avis de l'État : recommandations et améliorations

I – Stratégie et objectifs

La stratégie arrêtée par la communauté de communes Cluses Arve et Montagnes fixe des objectifs, en termes de diminution des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, qui permettent d'atteindre ceux définis par le SRADDET approuvé le 10 avril 2020. Ces objectifs demeurent, compte tenu des spécificités du territoire, en deçà des objectifs nationaux introduits par les Lois de Transition Énergétique pour une Croissance Verte de 2015 et Energie-Climat de 2019. Toutefois, les potentiels identifiés permettraient de dépasser ces objectifs. Aussi, le territoire est encouragé à mettre tout en œuvre pour mobiliser le plus possible et par tous les leviers identifiés, les potentiels dont il dispose et à considérer que les objectifs qu'il se fixe sont des minima à atteindre.



La contribution du territoire à l'atteinte de l'objectif national de neutralité carbone en 2050 doit être présentée de façon plus explicite. Les efforts doivent être poursuivis pour rapprocher les potentiels du territoire de la stratégie.

* Concernant la Rénovation Énergétique :

La rénovation énergétique des bâtiments constitue une priorité pour l'atteinte des objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques. La communauté de communes Cluses, Arve et montagnes a fait de cet enjeu un axe fort de sa stratégie territoriale. De nombreuses actions de sensibilisation et de communication auprès des habitants, des bailleurs sociaux, des autres acteurs de la filière du bâtiment, en attestent.

La collectivité s'engage à mettre en place, dès 2020, le service public de la performance énergétique de l'habitat (SPPEH) dans le but de créer un guichet unique de la rénovation. Ce service a vocation à proposer un accompagnement global sur l'habitat, en inscrivant, en sus du conseil habituel (aides financières, montage de dossiers), les thématiques des énergies renouvelables, des modes de chauffage, du confort d'été, de la qualité de l'air intérieur et des matériaux bio-sourcés.

Rappelons ici qu'il existe un véritable enjeu d'articulation de cette démarche avec les outils et les processus incitatifs, financiers notamment, mis en œuvre localement et nationalement ainsi que de calibrage des moyens à mobiliser au regard des ambitions affichées.

* Concernant la Qualité de l'Air et les Mobilités :

Les objectifs chiffrés du PPA s'appliquent dans un rapport de compatibilité.

A cet égard, un point particulier a été réalisé en phase d'élaboration du PCAET, associant la DDT, le bureau d'études et les services de la communauté de communes qui concluait à la nécessité d'augmenter les efforts de la stratégie sur les oxydes d'azote (réduction évaluée à - 22 %) et à se rapprocher de l'objectif fixé à l'échéance du PPA de - 24 %.

L'atteinte des objectifs du PPA2 de la vallée de l'Arve sur les oxydes d'azote (24 % en 2023) constitue donc un impératif (contrairement à ce qui est mentionné page 29 du document Stratégie : mention qui ne peut être conservée pour la consultation du public).

Les méthodes de calcul utilisées pour élaborer la stratégie se fondent essentiellement sur les effets de la réduction des consommations d'énergie et la conversion des appareils de chauffage vers des énergies renouvelables ; ces méthodes prennent insuffisamment en compte l'intégralité des mesures à mettre en œuvre pour réduire les émissions de polluants atmosphériques, en particulier dans les secteurs de l'industrie et du transport routier.

L'étude en cours de zone à faibles émissions initiée dans le PPA, confirmée par la loi d'orientation des mobilités, a vocation à faire émerger des nouvelles conditions de circulation des véhicules, pouvant donner lieu à des aménagements, l'objectif visé étant de réduire les émissions de polluants liés au trafic sur le territoire.

Le diagnostic mentionne l'impact, sur les consommations énergétiques et les émissions de GES, de l'autoroute à Magland ainsi que d'autres axes de circulation desservant les stations de ski. On perçoit difficilement comment ces constats ont été traités dans les autres pièces du document. Aucun élément relatif au projet de Funiflaine n'apparaît dans le dossier, en particulier ses incidences sur le territoire en matière de déplacements. Des compléments semblent pouvoir être apportés, à ce stade de la procédure, notamment sur les effets de report modal et en matière de projets ferroviaires (amélioration de la ligne via l'automatisation).

* Concernant les Énergies Renouvelables :

Pour accélérer le déploiement des énergies renouvelables, l'objectif visé étant une couverture de 44 % des besoins en 2050, le schéma directeur des énergies constitue l'outil de planification idoine ; il permettra de dresser un état des lieux des potentiels au plus près des enjeux et en tenant compte des ressources naturelles du territoire, à préserver. Les futurs projets pourront ainsi, être anticipés dans les documents d'urbanisme et les possibilités de raccordement aux réseaux et les aménagements éventuels à réaliser, étudiés plus finement.

Les grandes toitures industrielles, en nombre important sur le territoire de la communauté de communes, de même que les surfaces de parking peuvent être le siège d'une production photovoltaïque conséquente (cf. nouvelles dispositions de la Loi Énergie Climat). L'action ENR_Photovoltaïque propose d'étudier les potentiels sur les grandes superficies. Il s'agira donc de traduire les intentions en objectifs à atteindre et en projets à réaliser. La réalisation d'un cadastre solaire sur la communauté de communes pourrait être une première étape pour objectiver les potentiels.

Il est regrettable que le diagnostic ne fasse pas état du potentiel de récupération de chaleur fatale. A ce sujet, il existe un enjeu global d'estimation du potentiel de récupération de cette énergie, du fait de la présence de nombreux sites industriels dans la vallée de l'Arve, à une échelle qui dépasse l'intercommunalité.

Le développement de la capacité de production hydroélectrique mis en avant (+20 GWh sur 75 actuels) devrait être réinterrogé au regard de la réalité des projets envisageables compte tenu des enjeux environnementaux (seul un projet d'équipement du seuil de l'Arve à Thyez de 3,450 MW a été identifié).

Le potentiel mobilisable en terme de géothermie manque de précisions. A noter que l'exploitation de cette ressource doit être croisée avec les secteurs à enjeux (nappes stratégiques) identifiés par le SAGE de l'Arve.

* Concernant l'Adaptation au Changement Climatique :

L'analyse de la vulnérabilité du territoire au changement climatique identifie la forêt comme un secteur sensible. Au regard de la configuration du territoire (50 % d'espaces forestiers), des enjeux économiques de la filière forestière locale, nous retenons que la collectivité ainsi que les partenaires engagés depuis de nombreuses années dans ce domaine, poursuivront leurs actions. Ils entendent mobiliser encore plus les propriétaires privés, sensibiliser les entreprises, structurer la filière d'exploitation en visant un approvisionnement local et promouvoir des pratiques sylvicoles adaptées aux évolutions climatiques. Le PCAET confirme également le bois énergie comme un gisement intéressant à mobiliser.

II – Plan d'actions

Les priorités du plan d'actions (2020-2025) sont les mobilités actives, la rénovation énergétique des logements, la sensibilisation et la mobilisation des acteurs, ceci dans un contexte d'amélioration de la qualité de l'air, commun aux cinq EPCI de la vallée de l'Arve engagés dans le PPA.

* Gouvernance et suivi :

Les fiches actions présentent une structuration et un contenu, à la fois clair et précis. On perçoit que les actions n'ont pas le même niveau de détail ni d'objectifs, selon leur degré de maturité. Certaines actions, déjà engagées, seront poursuivies. Une action « nouvelle » pourra voir son contenu précisé au fur et à mesure de sa mise en œuvre. Le plan d'actions revêt ainsi un caractère évolutif, ce qui constitue un point positif, à mettre à l'actif de la démarche de plan climat.

S'agissant de la mise en œuvre du plan et de son suivi, il est à noter le rôle prépondérant des actions ANIM_Suivi et ANIM_Sensibilisation qui se placent dans la continuité du processus d'association-concertation mis en place depuis le début de la démarche. C'est pourquoi, le champ consacré aux partenaires mérite d'être complété, en particulier par « l'équipe projet PPA » et la DDT.

Il est à noter que plusieurs actions sont absentes du tableau récapitulatif figurant aux pages 18 et 19. Il s'agit de : ADAPT_Cadre de vie, ENR_Planification, ENR_Photovoltaïque, ENR_Chaleur, ENR_Electricité.

Pour mieux appréhender l'avancement des actions, un lien pourrait être établi entre les indicateurs de suivi figurant dans les fiches actions et les objectifs chiffrés globaux inscrits dans la stratégie.

* Application de la LOM :

La loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée le 24 décembre 2019, introduit, dans son article 85, un renforcement de la prise en compte de la qualité de l'air dans les PCAET. A ce titre, le PCAET doit remplir les exigences suivantes :

- réaliser un plan d'action en vue d'atteindre, à compter de 2022, des objectifs biennaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national dans le plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) et respecter, en termes de concentration, les normes réglementaires de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles et au plus tard en 2025 ;
- intégrer à ce plan d'actions une étude portant sur la création, sur tout ou partie de votre territoire, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité et sur les perspectives de renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions ;
- prévoir les solutions à mettre en œuvre en termes de diminution de l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique.

* Actions relatives aux déplacements :

De multiples actions constituent le volet mobilité du plan climat, globalement en adéquation avec le PPA. On notera, pour mémoire, la part prépondérante de l'usage de la voiture dans les déplacements (90%) et les ambitions fortes de report modal vers le vélo avec la mise en œuvre du schéma directeur cyclable et le covoiturage.

Ce PCAET a été l'occasion de conduire une analyse pertinente de la situation de vulnérabilité énergétique que peuvent rencontrer certains ménages, dans le logement mais également dans les déplacements, la dimension sociale venant s'ajouter à la dimension énergétique.

Forte de ce constat, la collectivité porte une action volontariste et particulièrement innovante en partenariat avec les acteurs sociaux et les entreprises du territoire, visant à répondre aux situations de précarité des futurs salariés : l'action MOB_Emploi (accompagnement des publics spécifiques notamment en recherche d'emploi pouvant aller jusqu'au prêt de véhicules).

Le projet d'implantation d'une nouvelle station de Gaz Naturel Véhicule (GNV) sur le territoire de la communauté de communes – dans le cadre du plan d'action du PPA2 de la vallée de l'Arve – est peu évoqué alors que l'implication de la collectivité et de ses communes est déterminante et que les élus de la CC l'ont largement soutenu dans le cadre du PPA. En effet, la concomitance de la mise en place de cette énergie alternative avec la remise en concurrence de la DSP sur les transports publics locaux est une occasion de diminuer les émissions de polluants sur le territoire en amortissant au mieux cet équipement public et en rendant cohérents les projets de production de biogaz locaux ou voisins (SIVOM). Le PCAET gagnerait donc à rendre visible cette action qui acterait l'engagement de la collectivité à le soutenir.

Afin d'améliorer le caractère opérationnel des actions traitant des mobilités, les remarques suivantes sont formulées :

* l'action MOB_Covoiturage pourrait être complétée par une sous-action consistant à établir un schéma de développement des aires de covoiturage. En effet, la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée en décembre 2019 stipule que les communautés de communes « seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage ». Il y a une logique à mener ce travail sur un périmètre plus large que la seule intercommunalité, en concertation avec les collectivités voisines.

* MOB_Bas Carbone : pour accélérer le renouvellement du parc de véhicules, une communication en direction des professionnels est prévue ; la cible pourrait être élargie aux particuliers avec le soutien des aides nationales. En outre, il est important de mentionner ici les mesures spécifiques applicables au renouvellement du parc de véhicules des collectivités et des entreprises (articles L224-7 et L224-10 du Code de l'environnement).

* MOB_Organisation : concernant le premier volet « Faire des gares des pôles multimodaux pour encourager l'usage du train », il conviendrait d'ajouter des actions garantissant la qualité de desserte des gares en modes actifs, telles que, pour le vélo : rabattement vers les gares par des aménagements cyclables sécurisés, mise à disposition de services spécifiques (stationnements sécurisés, consignes pour les 2 roues). De plus, la mise en œuvre de cette action n'apparaît pas dans le calendrier, son échéance dépasse t'elle celle de ce PCAET ?

A contrario, le service de transport à la demande figure dans le calendrier alors qu'il n'est pas décrit dans les modalités de mise en œuvre. Une clarification sur ces points paraît nécessaire.

Cette action prévoit également de « Mettre en place un PDU à l'échelle du futur SCoT ». Compte tenu d'une part de l'échéance lointaine du futur SCoT, des nombreuses actions en terme de mobilités dont ce PCAET fait état d'autre part, la collectivité pourrait s'inscrire dans une démarche de PDU « volontaire » ou de plan de mobilité (PDM à compter du 1^{er} janvier 2021).

* MOB_Emploi : une action du PPA, non reprise dans le PCAET, consiste à encourager les employeurs à proposer le forfait mobilité. Il est opportun de faire figurer cette disposition.

Concernant l'incitation des entreprises à mettre en place un plan de mobilité, la loi LOM prévoit que la question des déplacements des travailleurs soit inscrite comme un des thèmes des négociations obligatoires à mener dans les entreprises de plus de 50 salariés (article L2242-17 du Code du travail). Il apparaît donc souhaitable de modifier la fiche action en conséquence.

* Actions portant sur le parc bâti :

Le parc total de logements de la 2CCAM s'élève à environ 28 400 logements, constitués à 66 % de logements collectifs. Les logements construits avant 1990, annoncés comme la cible prioritaire du processus de rénovation, représentent 65 % du parc.

Les objectifs assignés au secteur résidentiel (hors tertiaire) sont ainsi présentés : dans le diagnostic, rénovation de tous les logements à horizon 2050, soit un potentiel de 810 logements/an (800 logements/an dans le plan d'actions), ce qui conduirait à la rénovation de 24 300 logements. On lit, par ailleurs, dans la stratégie, que l'objectif de rénovation est de 16 000 logements en 2050.

Il est donc indispensable que le PCAET détermine, de façon cohérente, les objectifs chiffrés de la rénovation énergétique des logements ainsi que les cibles à atteindre, ceci afin de préparer au mieux l'activité du guichet unique, partie intégrante du SPPEH, qui sera mis en place.

L'action BAT_Enterprises a vocation à encourager les entreprises à la sobriété énergétique.

Les éléments relatifs aux gains attendus appellent les remarques suivantes :

- la rénovation de 20 % du parc tertiaire représente 150 000 m² alors que le diagnostic fait état d'un parc total de 1 044 000 m², le taux de 20 % appliqué à cette surface devrait conduire à 210 000 m² ; cela pose la question de la réalité du parc tertiaire en termes de superficie ;
- le gain estimé de la rénovation de 20 % du parc est de 8,7 GWh alors que le potentiel total est de 61 GWh dans le diagnostic (20 % devrait conduire à 12 GWh) ;
- les éco-gestes réalisés dans 30 % des bâtiments entraînent un gain de 11 GWh (unité Hwh à corriger), ce chiffre est-il cohérent avec le gain attendu des éco-gestes dans les logements ?

Pour ce qui concerne le secteur résidentiel (page 29 du diagnostic), l'action de rénovation des logements à proprement parler permet une économie de 238 GWh/an, le gain attendu par la mise en place d'éco-gestes est estimé à 95 GWh, soit 30 % du gain total. Ce ratio n'est-il pas surestimé ?

Les mêmes précisions sur l'analyse des gains énergétiques du secteur tertiaire sont nécessaires.

Par ailleurs, le poids important des résidences secondaires (environ 26%) pourrait être plus développé.

* Liens avec certaines actions du PPA :

Au titre du PPA, le plan d'actions ne fait pas état de certains engagements de la collectivité et données financières, il s'agit de :

- le coût des ambassad'air figurant au plan de financement annexé au PPA est, pour la rémunération de chaque ambassad'air, de 108€ pour chaque EPCI par mois et non par an comme le mentionne la fiche action AIR_PPA. Il s'agissait d'un chiffrage sur la base de CIVI, statut qui a depuis été abandonné. A cette part de rémunération s'ajoutaient aussi les frais d'hébergement et de fonctionnement estimés à environ 7000€/an/EPCI. Le montant indiqué est donc largement sous estimé.
- pour le Fonds Air Gaz (action ENR_Biogaz), la CC est supposée, au titre de son engagement restant à formaliser, payer 1/3 de la prime soit 400 € / dossier sur une base d'un potentiel maximal de 120 dossiers sur la 2CCAM d'ici fin 2023. Il y a un écart avec le montant mentionné dans l'action. Une correction est à faire. Il peut être précisé que GRDF doit aussi apporter 400€/dossier ainsi que la Région ; qui devraient, tous deux, apparaître parmi les partenaires de cette action.



Lyon, le 28 mai 2020

Service Prévention des Risques Industriels Climat Air Énergie
Pôle Climat Air Énergie

Mise en œuvre de l'article 85 de la loi d'orientation sur les mobilités

Objet : *note établie par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes en collaboration avec le bureau de la qualité de l'air du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire*

Table des matières

1 – Rappel du contexte contentieux.....	2
2 – Les enjeux de la loi d'orientation des mobilités.....	2
3 – Les implications de l'article 85 de la loi LOM.....	3
a) les territoires concernés :.....	3
b) les dispositions s'appliquant à ces territoires :.....	4
<i>intégration d'un plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques.....</i>	<i>4</i>
<i>respect des normes de qualité de l'air.....</i>	<i>5</i>
<i>étude « zone à faibles émissions – mobilité ».....</i>	<i>6</i>
<i>Attention particulière vis-à-vis des ERP « public sensible ».....</i>	<i>9</i>
<i>Implication de l'AASQA et cohérence avec les plans de protection de l'atmosphère.....</i>	<i>9</i>
c) délais de mise en œuvre.....	9
<i>cas des PCAET adoptés avant la publication de la loi LOM n'intégrant pas un plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques.....</i>	<i>9</i>
<i>cas des PCAET non adoptés avant la publication de la loi LOM.....</i>	<i>9</i>
Annexe : les implications de l'article 86 de la loi LOM.....	11

1 – Rappel du contexte contentieux

Malgré les progrès significatifs accomplis ces dernières décennies pour réduire les émissions de polluants atmosphériques, la France reste, pour certains polluants, confrontée à des dépassements des normes réglementaires établies de manière à assurer la protection de la santé humaine. Ces dépassements ont d'ailleurs conduit :

- la Commission Européenne à adresser à la France en mai 2015 un avis motivé pour non-respect des normes sur les particules (PM10) ;
- le Conseil d'État à enjoindre l'État, dans son arrêt du 12 juillet 2017, de prendre toutes les mesures pour que les normes sanitaires européennes soient respectées dans les délais les plus brefs (cette injonction s'était traduite par l'élaboration de feuilles de route multi-partenariales par les préfets des zones concernées) ;
- 78 personnes physiques, associations et mairies à porter en 2019, devant le Conseil d'État une demande d'astreinte pour la non-exécution de la décision du 12 juillet 2017 précitée ;
- la Commission Européenne à saisir, en octobre 2018, la Cour de Justice de l'Union européenne pour non-respect des normes relatives au dioxyde d'azote ;
- plusieurs personnes physiques à engager des démarches pour carence fautive de l'État devant les tribunaux administratifs.

Ces démarches contentieuses ont d'ailleurs conduit :

- les tribunaux administratifs de Montreuil, Paris, Lyon et Lille à reconnaître, respectivement le 25 juin 2019, 4 juillet 2019, 26 septembre 2019 et 9 janvier 2020, la carence fautive de l'État concernant l'insuffisance des plans de protection de l'atmosphère mis en œuvre sur chacun des territoires concernés ;
- la Cour de Justice de l'Union européenne à condamner le 24 octobre dernier la France au titre de l'article 258 du TFUE au regard des dépassements systématiques et persistants des valeurs limites de concentration en dioxyde d'azote (polluant principalement émis par le secteur des transports) constatés sur la période 2010-2016 sur plusieurs parties du territoire et de l'insuffisance des plans d'actions mis en œuvre pour revenir sous les valeurs limites dans les délais les plus courts possibles.

2 – Les enjeux de la loi d'orientation des mobilités

Les transports sont essentiels dans notre vie quotidienne : pour se former, aller au travail ou retrouver un emploi, se soigner, etc. Or, ce secteur constitue une importante source de pollution atmosphérique en étant le principal émetteur de dioxyde d'azote. De ce fait, au regard du contexte contentieux précité et de ses récentes condamnations, de nouvelles actions ont été inscrites dans la loi d'orientation des mobilités de manière à amplifier et accélérer l'action du Gouvernement en faveur d'une amélioration durable de la qualité de l'air. Parmi ces actions, cette loi ([loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019](#)), publiée le 26 décembre 2019 prévoit notamment :

- l'intégration par la Métropole de Lyon, les EPCI de plus de 100 000 habitants et ceux couverts en tout ou partie par un PPA, dans leur PCAET, d'un plan d'actions :
 - permettant d'atteindre des objectifs territoriaux biennaux, à compter de 2022, de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux du PREPA et de respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025 ;
 - comportant une étude portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) – [article 85](#).
- l'accompagnement du développement des ZFE-m : extension de la possibilité de mise en place d'une ZFE-m aux agglomérations non situées dans le périmètre d'un PPA, obligation

d'instauration de ZFE-m pour les territoires pour lesquels les normes de qualité de l'air précitées sont dépassées de manière régulière – [article 86](#).

Pour en savoir plus sur la loi d'orientation des mobilités :

- [les mesures clés](#)
- [le mémo à l'attention des collectivités](#)

3 – Les implications de l'article 85 de la loi LOM

L'article 85 de la loi d'orientation des mobilités modifie les dispositions des articles L.229-26 et L.5219-5 du code général des collectivités territoriales.

a) les territoires concernés :

Cet article s'applique aux territoires ci-après :

- Métropole de Lyon ;
- EPCI de plus de 100 000 habitants soit à ce jour: :Grenoble Alpes Métropole, Saint-Etienne Métropole, Clermont-Auvergne-Métropole, CA du Grand Annecy, CA du Grand Chambéry, CA Valence Romans Agglo, CA du bassin de Bourg-en-Bresse, CA Loire Forez Agglomération, CA Porte de l'Isère, CC le Grésivaudan, CA Roannais agglomération – https://statistiques-locales.insee.fr/#c=indicator&i=pop_legales.popmun_&s=2017&view=map4
- EPCI de plus de 20 000 habitants couverts partiellement ou intégralement par un plan de protection de l'atmosphère :

PPA Lyon	PPA Grenoble	PPA Saint-Etienne	PPA Clermont-Ferrand	PPA Vallée de l'Arve
CC Dombes Saône Vallée	CC Entre Bièvre et Rhône	CC Forez Est	CA Riom Limagne et Volcans	CC Faucigny-Glières
CC de la Cotière à Montluel	CC Bièvre Isère	CC Loire et Semène		CC Cluses Arve et Montagnes
CC de Miribel et du Plateau	CC Bièvre Est			CC Pays du Mont-Blanc
CC Beaujolais Pierres dorées	CC Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté			CC Pays Rochois
CC de l'Est Lyonnais	CA Pays Voironnais			
CC Pays de l'Arbresle	CC Vals du Dauphiné			
CC des Vallons du Lyonnais				
CC du Pays Mornantais				
CC de la Vallée du Garon				
CC du Pays de l'Ozon				
CA Vienne Condrieu				

Figure n°1 : liste des EPCI de plus de 20 000 habitants et de moins de 100 000 habitants couverts par un PPA à la date de publication de la loi d'orientation des mobilités

Point de vigilance : les PPA des agglomérations lyonnaise et grenobloise et ceux des agglomérations stéphanoise et clermontoise sont actuellement en cours de révision ou d'évaluation – la liste des EPCI de plus de 20 000 habitants couverts par ces PPA est susceptible d'évoluer dans les prochains mois (une attention sera portée lors de la définition du périmètre de manière à ne pas « découper » des EPCI). Quoi qu'il en soit, les EPCI de plus de 20 000 habitants couverts par un PPA à la date de publication de la loi sont concernés par les obligations introduites par l'article 85.

b) les dispositions s'appliquant à ces territoires :

- intégration d'un plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques

L'article 85 prévoit notamment que les PCAET établis sur les territoires précités définissent un plan d'actions en vue d'atteindre des objectifs territoriaux biennaux, à compter de 2022, de réduction des **émissions** de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9 du code de l'environnement (objectifs fixés par le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques dit « PREPA »).

Pour rappel, le PREPA, approuvé en 2017, se compose :

- d'un décret qui fixe, à partir d'une année de référence (2005), les objectifs de réduction à horizon 2020, 2025 et 2030 ([décret n°2017-949 du 10 mai 2017](#)) – ceux-ci concernent le dioxyde de soufre (SO₂), les oxydes d'azote (NO_x), les composés organiques volatils autres que le méthane (COVnM), l'ammoniac (NH₃) et les particules fines (PM_{2.5}) :

	2020	2025	2030
Dioxyde de soufre (SO ₂)	-55%	-66%	-77%
Oxydes d'azote (NO _x)	-50%	-60%	-69%
Composés organiques volatils non méthaniques (COVnM)	-43%	-47%	-52%
Ammoniac (NH ₃)	-4%	-8%	-13%
Particules fines (PM _{2.5})	-27%	-42%	-57%

- d'un arrêté qui détermine les actions de réduction des émissions à renforcer et à mettre en œuvre ([arrêté du 10 mai 2017](#)).

Modalités de définition des objectifs :

Dans la mesure où les objectifs territoriaux ne coïncident pas avec les échéances du PREPA, le bureau de la qualité de l'air a acté le principe d'établir les objectifs biennaux en retenant une approche linéaire.

Traitement à réserver aux polluants PCAET non couverts par le PREPA :

Pour les polluants ne faisant pas l'objet d'objectifs de réduction dans le cadre du PREPA, il appartiendra aux territoires concernés par cette obligation de se fixer des objectifs de réduction cohérents avec l'atteinte dans les délais les plus courts possibles et au plus tard en 2025, des normes de qualité de l'air prévues à l'article L.221-1 du code de l'environnement.

Attention, si les objectifs territoriaux biennaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints, le plan d'actions doit être renforcé dans un délai de dix-huit

mois, sans qu'il soit procédé à une révision du plan climat-air-énergie territorial, ou lors de la révision du plan climat-air-énergie territorial si celle-ci est prévue dans un délai plus court.

Cas des EPCI partiellement ou intégralement couverts par un PPA :

Parallèlement aux dispositions précitées, le plan d'actions PCAET devra, dans le cas où l'EPCI est partiellement ou intégralement couvert par un PPA, être compatible avec les objectifs fixés par ce plan (article L.229-26 du code de l'environnement).

Même si une partie très limitée d'un EPCI est couvert par un PPA, le PCAET devra comporter des objectifs conformes pour l'ensemble du territoire et un plan d'actions pour l'air. Ce dernier pourra toutefois comporter des actions à différentes échelles (actions mobilité rurale et mobilité urbaine par exemple).

Dans le cadre de la révision des PPA, la Ministre s'est engagée lors des discussions sur la loi LOM à ce que le périmètre des PPA ne « découpe » pas des territoires d'EPCI.

- *respect des normes de qualité de l'air*

En sus des dispositions précitées, l'article 85 de la loi LOM prévoit également sur ces mêmes territoires que le plan d'actions permette de respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025. Cette disposition intègre donc une approche en termes de **concentrations** de polluants dans l'air.

Pour rappel, les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L.221-1 du code de l'environnement ont été précisées par un décret désormais codifié au sein de l'article R.221-1 de ce même code. Elles sont accessibles au lien ci-contre : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000022964539&cidTexte=LEGITEXT000006074220&dateTexte=20101024>.

Normes de qualité de l'air à prendre en compte :

L'article R.221-1 du code de l'environnement établit les normes de qualité de l'air par polluant. Sont ainsi définis pour ces polluants, selon les cas :

- des objectifs de qualité (*niveaux à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble*) ;
- des valeurs cibles (*niveaux à atteindre, dans la mesure du possible, dans un délai donné, et fixé afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou l'environnement dans son ensemble*) ;
- des valeurs limites (*niveaux à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble*) ;
- des niveaux critiques pour la protection de la végétation (*niveaux fixés sur la base des connaissances scientifiques, au-delà duquel des effets nocifs directs peuvent se produire sur certains récepteurs, tels que les arbres, les autres plantes ou écosystèmes naturels, à l'exclusion des êtres humains*) ;
- des seuils d'information-recommandation et d'alerte (*seuils sur lesquels s'appuie le dispositif de gestion des épisodes de pollution reflétant respectivement les niveaux à partir desquels une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine de groupes particulièrement sensibles au sein de la population et présente un risque pour la santé de l'ensemble de la population ou de dégradation de l'environnement*) ;

En première intention, le bureau de la qualité de l'air préconise de ne prendre en compte que les notions de valeurs-limites et de valeurs cibles. Celles-ci sont rappelées ci-après pour les polluants PCAET et les polluants issus de réactions chimiques à partir des polluants PCAET :

	Valeurs-limites (VL)	Valeurs-cibles
Dioxyde de soufre (SO ₂)	350 µg/ m ³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de vingt-quatre fois par année civile 125 µg/ m ³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de trois fois par année civile	
Oxydes d'azote (NO ₂)	VL horaire : 200 µg/ m ³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de dix-huit fois par année civile VL annuelle : 40 µg/ m ³ en moyenne annuelle civile	
Particules fines (PM ₁₀) (NH ₃ précurseur de particules secondaires)	50 µg/ m ³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de trente-cinq fois par année civile 40 µg/ m ³ en moyenne annuelle civile	
Particules fines (PM _{2.5}) (NH ₃ précurseur de particules secondaires)	25 µg/ m ³ en moyenne annuelle civile	20 µg/ m ³ en moyenne annuelle civile
Ozone (O ₃) (COV/NO _x =précurseurs d'ozone)		120 µg/ m ³ pour le maximum journalier de la moyenne sur huit heures, seuil à ne pas dépasser plus de vingt-cinq jours par année civile en moyenne calculée sur trois ans

Traitement à réserver aux polluants PCAET ne faisant pas l'objet de normes de qualité de l'air :

L'article R.221-1 du code de l'environnement n'établit pas de normes de qualité de l'air pour l'ammoniac et les composés organiques volatils. Cependant, dans la mesure où ces polluants sont respectivement précurseurs de particules secondaires et d'ozone, il y a lieu de considérer que ces polluants bénéficient de manière indirecte d'un encadrement.

Par ailleurs, il convient également de noter que les polluants n'ayant pas de valeurs en concentration sont concernés par des objectifs de réduction d'émissions.

- *étude « zone à faibles émissions – mobilité »*

En sus des dispositions précitées, l'article 85 de la loi LOM prévoit que le plan d'action comporte une étude portant sur :

- la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité ;
- les perspectives de renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route ;

Format de l'étude :

Dans le cas où le territoire est concerné par les dispositions de l'article 86 de la loi LOM (institution d'une **ZFE-m obligatoire** en application du I de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales), le contenu de cette étude est défini au premier alinéa du III de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. Pour les territoires volontaires, répondre aux obligations de l'étude réglementaire est nécessaire pour pouvoir mettre en place le contrôle de la ZFE-m.

Dans le cas contraire, le contenu de l'étude n'est pas fixé réglementairement (**étude d'opportunité** de mettre en place une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité sur tout ou partie du territoire). Il convient néanmoins de rappeler qu'en cas de mise en place d'une ZFE-m volontaire, l'étude ZFE-m devra être conforme au premier alinéa du III de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

Étude réglementaire	Étude d'opportunité
<i>Toute collectivité présentant un dépassement de manière régulière des valeurs limites (cf. décret d'application de l'article 86 de la loi LOM)</i>	<i>EPCI à fiscalité propre + de 20 000 habitants couvert en tout ou partie par un PPA et ne rentrant pas dans les cas ci-contre</i>
<i>Toute collectivité volontaire souhaitant mettre en place une ZFE-m avec un contrôle sanctions automatisé</i>	<i>EPCI à fiscalité propre + de 100 000 habitants ne rentrant pas dans les cas ci-contre</i>

a) étude réglementaire

Le premier alinéa du III de l'article L. 2213-4-1 du CGCT dispose que l'étude doit contenir : « l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique ».

Cela se traduit au I de l'article R. 2213-1-0-1 du CGCT de la manière suivante :

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

Cette étude doit également se prononcer sur les perspectives de renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route (nouveau LOM).

b) étude d'opportunité

L'étude d'opportunité doit permettre de démontrer l'intérêt ou pas de la création d'une ZFE-m sur tout ou partie du territoire à savoir si les objectifs énoncés dans le plan d'actions sont déjà atteints sans la mise en place d'une ZFE-m. Comme l'étude réglementaire, elle doit exposer les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus.

Comme indiqué précédemment, le contenu de l'étude d'opportunité n'est pas fixé réglementairement. Celle-ci pourrait toutefois utilement comprendre :

A – Présentation à partir des fiches PAC établies par ATMO de la situation en matière de qualité de l'air du territoire (<http://depot.atmo-aura.fr/PAC/>)

B – Présentation des enjeux du territoire en termes de mobilité :

- répartition sectorielle des émissions de polluants (fiches PAC ATMO – inventaire des émissions) ;
- nature et origine des déplacements sur le territoire :
 - proximité du territoire vis-à-vis de nœuds ou corridors de transport ;
 - présence sur le territoire d'une activité logistique, commerciale ou touristique marquée ;
 - présence sur le territoire de zones particulièrement denses ;
 - caractérisation des flux domicile-travail ;
 - répartition modale des déplacements ;
 - localisation des zones de congestion et horaires associés ;
 - caractéristiques du stationnement du territoire ;
 - présence d'établissements recevant du public sensible à la pollution atmosphérique à proximité d'axes majeurs ou de zones de congestion ;
 - état du parc.

Sources de données :

- **PDU/PDM** pour territoires > 100 000 habitants
- **Enquêtes déplacements Cerema** (couverture nationale : 41 % en nombre de communes/33 % en superficie) :
 - *Enquêtes ménage-déplacements : Grenoble/région grenobloise (2010 : 354 communes enquêtées); Saint-Etienne (2010 : 161 communes enquêtées) ;*
 - *Enquêtes déplacements villes moyennes : Bourg-en-Bresse (2017 : 83 communes enquêtées) ; Roanne (2012 : 119 communes enquêtées) ;*
 - *Enquêtes déplacements grands territoires : Chambéry Métropole/Savoie (2007, : 163 communes enquêtées) ; Clermont-Ferrand/Val d'Allier (2012 : 344 communes enquêtées); Valence (2014 : 141 communes enquêtées) ; Lyon (2015 : 569 communes enquêtées) ; Annemasse (2016 : 202 communes enquêtées) ; Annecy/Haute-Savoie (2017:137 communes enquêtées) ;*
 - *Autres : Rhône-Alpes (2015 : 2879 communes enquêtées)*
- **INSEE** (<https://statistiques-locales.insee.fr> > territoires, villes et quartiers> mobilités – déplacements) : données sur flux domicile-travail, mode de transport utilisé pour se rendre au travail, part des ménages ayant au moins une voiture) ;
- Étude **ADEME** sur les méthodes de caractérisation des parcs locaux (chapitre 2) ;
- Données du **SDES** sur le parc de véhicules au 1^{er} janvier 2019 par département et par EPCI selon les vignettes Crit'air ;
- Données de la **DREAL** sur les immatriculations en région ;
- **DATARA** : liste des établissements recevant du public en Auvergne-Rhône-Alpes.

C – Présentation du plan d'actions PCAET et de l'impact attendu de ce plan d'actions en matière de qualité de l'air notamment vis-à-vis des enjeux précités ;

D – Analyse de la capacité d'une ZFE-m à répondre aux enjeux identifiés (capacité de la ZFE-m à agir sur des enjeux complémentaires à ceux traités par le plan d'actions, capacité de la ZFE-m à amplifier les effets du plan d'actions et permettre une atteinte dans de meilleurs délais des objectifs fixés, capacité de la ZFE-m à réduire l'exposition des populations les plus sensibles à la pollution de l'air, etc.)

Un outil du CITEPA permet de calculer la réduction d'émissions de polluants atmosphériques par le transport routier grâce à la mise en œuvre d'une ZFE-m (à partir de données collectivités si disponibles ou de données nationales) : <https://www.ademe.fr/guide-utilisateur-module-devaluation-impact-emissions-polluantes-scenarios-zones-a-circulation-restreinte-zcr>

- *Attention particulière vis-à-vis des ERP « public sensible »*

En sus des dispositions précitées, le plan d'action doit prévoir les solutions à mettre en œuvre en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique.

- *Implication de l'AASQA et cohérence avec les plans de protection de l'atmosphère*

Le plan d'action visé par l'article 85 de la loi LOM doit contribuer à atteindre les objectifs des plans de protection de l'atmosphère lorsqu'ils existent. Il est élaboré après consultation de l'AASQA, ATMO Auvergne-Rhône-Alpes.

c) délais de mise en œuvre

- *cas des PCAET adoptés avant la publication de la loi LOM n'intégrant pas un plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques*

Lorsqu'un plan climat-air-énergie territorial adopté avant la publication de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ne comporte pas de plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, un tel plan d'action est adopté :

- a) Avant le **1er janvier 2021** pour la métropole de Lyon et les EPCI concernés ne respectant pas les normes de qualité de l'air ;
- b) Avant le **1er janvier 2022** pour les autres EPCI concernés.

Si le PCAET comporte un plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, ce dernier est mis à jour aux mêmes échéances de manière à intégrer les nouvelles dispositions dont l'étude ZFE-m.

- *cas des PCAET non adoptés avant la publication de la loi LOM*

La LOM ne doit pas donner d'argument supplémentaire pour un report de l'adoption des PCAET.

La loi ne prévoit pas une entrée en vigueur plus tardive des obligations précitées pour les EPCI pour lesquels le PCAET n'a pas été adopté avant la publication de la loi LOM. Il en ressort par conséquent que les PCAET en cours d'élaboration doivent intégrer ce plan : l'élaboration de ce document relève de la responsabilité des EPCI concernés qui doivent se positionner quant à la démarche à adopter.

Pour pouvoir respecter la LOM, la collectivité peut en fonction de son contenu avoir uniquement à compléter son « programme air » pour qu'il devienne un « plan d'action air ». Selon l'avancement du processus d'élaboration, la collectivité ayant finalisé les actions de son PCAET, pourra faire le travail du plan d'action air sur la base du travail déjà accompli :

- *définir des objectifs ou reprendre a minima les objectifs nationaux ;*
- *lister l'ensemble des actions qualité de l'air définies dans son programme air ;*
- *évaluer si ces actions répondent aux objectifs définis.*

Selon le contexte local, la collectivité qui ne disposerait pas d'un plan d'action air déjà réalisé ou répondant aux modifications de la LOM pourrait :

- *mener le travail d'élaboration de ce plan d'actions et la consultation associée en parallèle des consultations du PCAET pour envisager une mise à la signature conjointe ;*
- *si la consultation du PCAET n'est pas lancée, mettre le processus d'élaboration en suspens, le temps de réaliser le plan d'action afin de manière à soumettre l'ensemble du PCAET à consultation.*

Annexe : les implications de l'article 86 de la loi LOM

L'article 86 de la loi LOM vient modifier l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales relatif aux zones à faibles émissions mobilité et créer de nouvelles dispositions sur cette thématique.

Cet article prévoit désormais :

- la possibilité de créer des zones à faibles émissions mobilité dans les agglomérations qui ne seraient pas couvertes par des plans de protection de l'atmosphère (seules les zones couvertes par un PPA pouvait jusqu'alors envisager la création d'une ZFE-m)
- la possibilité de recourir à une étude unique et à une seule procédure de participation du public lorsqu'un projet de zone à faibles émissions mobilité couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales ;
- la possibilité de reprendre l'étude réalisée préalablement à l'institution d'une zone à faibles émissions mobilité lorsqu'il est envisagé d'étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d'une autre commune ou collectivité territoriale limitrophe (moyennant l'apport des éléments justifiant cette extension et, le cas échéant, ceux nécessaires à l'actualisation de l'étude initiale) ;
- une dispense des dispositions du présent du III de l'article L.2213-4-1 du CGCT lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions mobilité constitue l'une des mesures du plan d'actions pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques du PCAET et que les restrictions envisagées ont, pour l'essentiel, fait l'objet de l'étude prévue au deuxième alinéa du 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement ;
- une campagne d'information locale d'une durée minimale de 3 mois pour porter à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions mises en œuvre (de préférence en amont de l'entrée en vigueur de la ZFE-m voire en amont des consultations officielles) ;

(Un démarrage de la campagne d'information postérieur à l'entrée en vigueur des restrictions ne doit pas constituer une clause de nullité puisque le terme employé dans la loi est accompagné et non précédé. Toutefois, il est souhaitable, de commencer la campagne d'information avant l'entrée en vigueur de la ZFE, l'esprit de la loi étant probablement de faire de la pédagogie en prévoyant, dans l'idéal, son démarrage en amont des consultations officielles dès que les restrictions sont stabilisées et peuvent être communiquées.

Un communiqué de presse et des démarches d'affichage avant l'entrée en vigueur de la ZFE permettent de considérer que la campagne d'information a démarré.

Si le délai de 3 mois recouvre la date d'entrée en vigueur (par exemple la campagne de 3 mois commence 1 mois avant l'entrée en vigueur), cela répond au principe d'accompagnement).

- la possibilité de relever les infractions avec des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules.

Il prévoit également et surtout l'instauration obligatoire d'une zone à faibles émissions :

- avant le 31 décembre 2020, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L.221-1 du code de l'environnement ne sont, au regard de critères définis par voie

réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent

- dans un délai de deux ans à compter du 1^{er} janvier 2021 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L.221-1 du code de l'environnement ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements (disposition ayant pour objet de tenir compte d'une potentielle révision à la baisse des normes de qualité de l'air).

Contrairement à l'article 85 qui impose à la métropole de Lyon, aux EPCI de plus de 100 000 habitants et aux EPCI de plus de 20 000 habitants situés partiellement ou intégralement dans un périmètre PPA d'étudier la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité et les perspectives de renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route ; en œuvre une ZFE, **cet article impose l'instauration** de la zone à faibles émissions aux territoires ne respectant pas de manière régulière les normes de qualité de l'air.

Le projet de décret précisant cette notion de respect régulier des normes de qualité de l'air a fait l'objet d'une consultation publique du 23 mars 2020 au 13 avril 2020 et du 1^{er} mai 2020 au 22 mai 2020. Il est accessible au lien ci-contre: <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-decret-relatif-au-non-respect-de-maniere-a2143.html>.

À ce stade, il prévoit notamment que :

- les zones administratives de surveillance de la qualité de l'air (telles qu'arrêtées par l'[arrêté du 26 décembre 2016](#)) dans lesquelles l'une des valeurs limites relatives au dioxyde d'azote, aux particules PM10 ou aux particules PM2.5 n'est pas respectée au moins trois années sur les cinq dernières sont considérées comme ne respectant pas de manière régulière les valeurs limites de qualité de l'air – 5 zones administratives de surveillance seraient concernées en région : **la ZAG de Lyon, la ZAG de Grenoble, la ZAR Vallée du Rhône et la ZAR de la Vallée de l'Arve** ;
- les communes ou EPCI dont l'autorité exécutive dispose du pouvoir de police de la circulation sont considérées comme ne respectant pas de manière régulière les valeurs limites de qualité de l'air lorsque leur territoire est inclus en tout ou partie dans une zone administrative de surveillance concernée par les dépassements précités – **la liste des communes constitutives de chaque ZAS est établie dans l'arrêté du 26 décembre 2016 précité** ;
- l'obligation d'instaurer une zone à faibles émissions mobilité soit satisfaite sur le territoire de l'EPCI à fiscalité propre concerné lors lorsqu'est mise en œuvre la zone à faibles émissions mobilité étudiée en application du deuxième alinéa du 3^o du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement ;
- les communes ou EPCI à fiscalité propre démontrant, par de la modélisation ou par des mesures réalisées conformément à l'article R. 221-3 du code de l'environnement, que les valeurs limites sont respectées pour au moins 95 % de la population de chaque commune concernée ne soient pas concernés par l'obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions ;
- la justification du respect des valeurs limites soit actualisé à chaque mise à jour du PCAET de l'EPCI à fiscalité propre concerné.

Néanmoins, il ne s'agit pas à ce stade d'une version finalisé et une information complémentaire sera assurée par la DREAL une fois le décret publié.