



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'un 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.