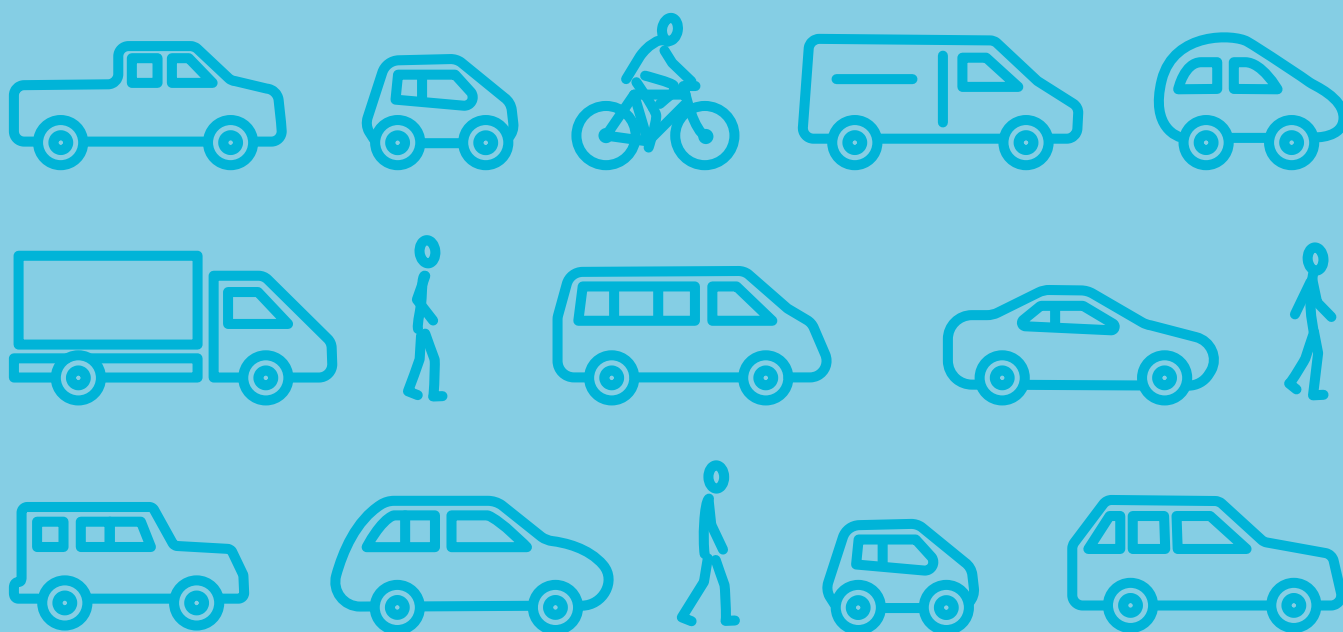




# Zone à Faibles Émissions



→ **Améliorons  
la qualité de l'air**

## Contexte

La pollution de l'air par les particules fines (PM<sub>2,5</sub>) entraîne 40 000 décès par an en France, soit 7 % de la mortalité en France, d'après Santé Publique France. 7 000 décès par an sont également imputables aux oxydes d'azote. La pollution de l'air est un facteur de risque important en France bien que la tendance de la mortalité soit à la baisse. Ce sont les métropoles qui sont les plus touchées et où l'inquiétude est la plus forte. En effet, rares sont les grandes villes à l'abri de tels phénomènes en Europe, où les taux de polluants dans l'air dépassent très régulièrement les Directives Européennes et les objectifs fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Selon un rapport publié en 2013 par l'Agence Européenne pour l'Environnement (AEE), neuf citoyens de l'Union Européenne sur dix respirent l'un des polluants atmosphériques les plus nocifs, à des niveaux que l'OMS juge dangereux pour la santé.

Aujourd'hui, ce sont les particules fines et le dioxyde d'azote et indirectement l'ozone qui figurent parmi les principaux agents nocifs dans l'air urbain, avec pour conséquences, des problèmes respiratoires, des maladies cardiovasculaires et des décès précoces. Sans compter les effets néfastes sur la végétation, l'eau, les sols et même les bâtiments. Sur la Métropole Européenne de Lille (MEL), 1 700 décès par an sont comptabilisés à la suite des impacts de la pollution de l'air.

L'amélioration de la qualité de l'air (diminution des émissions de polluants atmosphériques) est donc un objectif sanitaire majeur et urgent, à relier également avec l'urgence climatique. Dans cette optique, la Zone à Faibles Émissions constitue l'un des outils à disposition des pouvoirs publics pour accélérer l'amélioration de la situation.

## La qualité de l'air

L'air que nous respirons est composé de :

**78 %** de diazote (N<sub>2</sub>) ;

**21 %** de dioxygène (O<sub>2</sub>) ;

**1 %** de gaz rare, dont l'ozone qui filtre le rayonnement solaire et permet ainsi le maintien de la vie sur terre et le dioxyde de carbone qui permet de maintenir, par l'effet de serre, une température moyenne agréable sur terre.

Cet air est cependant plus ou moins contaminé par des polluants gazeux, liquides ou solides d'origine naturelle (émissions par la végétation, les océans, les volcans...) ou produit par les activités humaines (cheminées d'usines, pots d'échappements...). De fait, la qualité de l'air résulte d'un équilibre complexe entre les apports de polluants et les phénomènes de dispersion et de transformation dans l'environnement. Les polluants émis ou transformés dans l'atmosphère sont très nombreux. Même si leurs concentrations sont très faibles (mesurées en général en microgrammes par mètre cube –  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), ils peuvent avoir des effets notamment sur la santé.

## Origine des principaux polluants



Les polluants primaires sont directement issus des sources de pollution (trafic routier, industries, chauffage, agriculture...). Il s'agit par exemple :

- Des oxydes de carbone (COx), de soufre (SOx) d'azote (NOx) ;
- Des hydrocarbures légers (gaz et essences) ;
- Des composés organiques volatils (COV) ;
- Des particules (PM10 et PM 2,5) ;
- Des métaux (plomb, mercure, cadmium...).

En revanche, les polluants secondaires ne sont pas directement rejetés dans l'atmosphère mais proviennent de réactions chimiques de gaz entre eux. C'est le cas notamment :

- Des particules secondaires ;
- De l'ozone (O3) ;
- Ou encore du dioxyde d'azote (NO2).

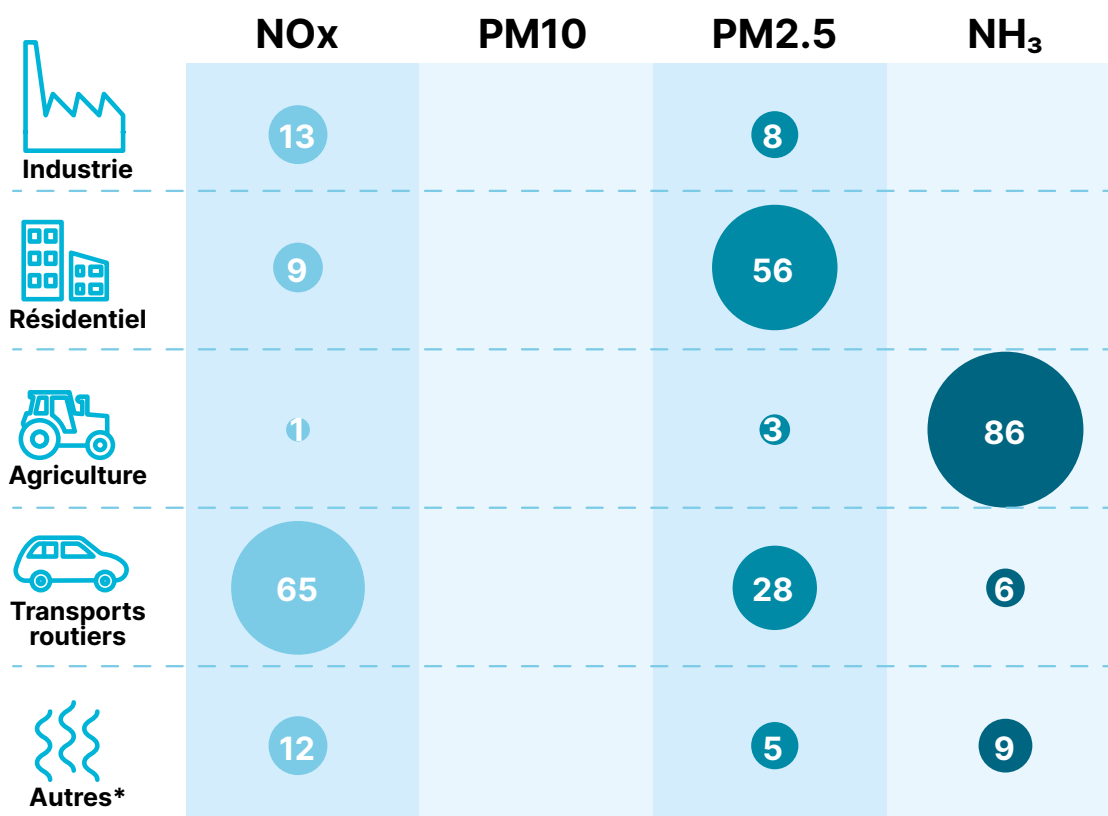
À l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, le transport routier serait responsable de :

**33 %** des émissions de PM10 dans l'air,

**28 %** des émissions de PM2,5 dans l'air,

**65 %** des émissions de NOx (oxyde d'azote) dans l'air en 2018.

### Répartition sectorielle des émissions de polluants sur la MEL en 2018 (en %)



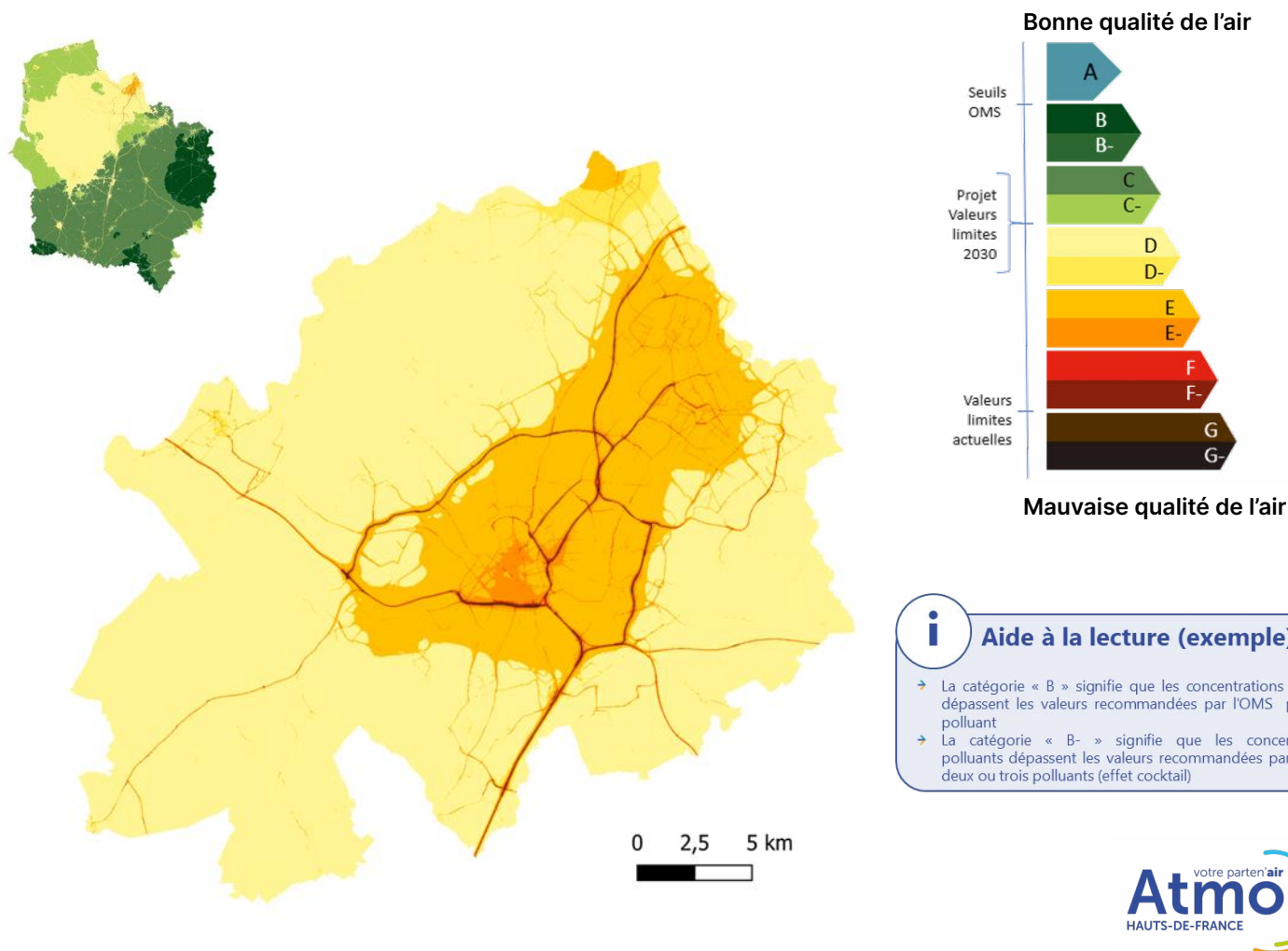
\*Énergie, tertiaire, autres transports, déchets et les émissions biogéniques.

Source : Inventaire Atmo Hdf M2020

Pour plus d'informations sur la qualité de l'air sur la Métropole Européenne de Lille, vous pouvez vous rendre sur le site dédié de la MEL : [www.lillemetropole.fr/qualite-de-lair](http://www.lillemetropole.fr/qualite-de-lair)

Afin d'identifier les secteurs problématiques en dépassement régulier sur le territoire de la métropole lilloise, ATMO a développé la Carte Stratégique de l'Air. En effet, celle-ci met en évidence différentes zones en prenant compte des concentrations en dioxyde d'azote et en particules PM10. Dans le cas de la MEL, ce sont les zones les plus denses, regroupant les villes principales de la métropole (Lille, Roubaix, Tourcoing), et proches des axes routiers structurants qui sont les plus impactées.

## Carte stratégique de l'air de 2023 sur le territoire métropolitain



## Le principe d'une Zone à Faibles Émissions

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

Il existe en Europe plus de 300 ZFE, appelées aussi Low Emission Zones, qui ont toutes le même objectif : protéger la santé des riverains vivant dans les zones les plus denses et les plus polluées.

## Les vignettes Crit'Air

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

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

Ainsi la vignette Crit'Air tient compte du niveau d'émission en dioxyde d'azote et en particules. Moins un véhicule sera polluant, mieux il sera classé (voir le site officiel Crit'Air : <https://www.certificat-air.gouv.fr/>).

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

### Classification des vignettes Crit'Air pour les véhicules particuliers

Vignette Crit'Air certificat qualité de l'air Voitures particulières	
NORME EURO (inscrite sur la carte grise) ou, à défaut, date de 1 <sup>re</sup> immatriculation	
	Véhicules 100 % électriques et véhicules à hydrogène
	Véhicules gaz et véhicules hybrides rechargeables
ESSENCE ET ASSIMILÉS	DIESEL ET ASSIMILÉS
 <b>EURO 5 et 6</b> à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	
 <b>EURO 4</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	 <b>EURO 5 et 6</b> A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011
 <b>EURO 2 et 3</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	 <b>EURO 4</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
 <b>EURO 1</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 1990 et le 31 décembre 2000 inclus	 <b>EURO 3</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
 <b>EURO 1</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 1990 et le 31 décembre 2000 inclus	 <b>EURO 2</b> Entre le 1 <sup>er</sup> juillet 1997 et le 31 décembre 2000 inclus
 <b>EURO 1 ET AVANT</b> Véhicules non classés pour lesquels il n'y a pas de délivrance de vignettes Jusqu'au 31 décembre 1996	


Le tableau n'est pas contractuel. Pour une information plus précise, consultez l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 319-2 du code de la route.

## Classification des vignettes Crit'Air pour les véhicules utilitaires légers

**Vignette Crit'Air**  
certificat qualité de l'air

**Véhicules utilitaires légers**

NORME EURO  
(inscrite sur la carte grise)  
ou, à défaut, date  
de 1<sup>re</sup> immatriculation



**0** Véhicules 100 % électriques et véhicules à hydrogène

**1** Véhicules gaz et véhicules hybrides rechargeables

ESSENCE ET ASSIMILÉS	DIESEL ET ASSIMILÉS
<b>1</b> <b>EURO 5 et 6</b> à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	
<b>2</b> <b>EURO 4</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	<b>EURO 5 et 6</b> À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011
<b>3</b> <b>EURO 2 et 3</b> Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	<b>EURO 4</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
<b>4</b>	<b>EURO 3</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
<b>5</b>	<b>EURO 2</b> Entre le 1 <sup>er</sup> juillet 1997 et le 31 décembre 2000 inclus
<b>EURO 1 ET AVANT</b> Véhicules non classés pour lesquels il n'y a pas de délivrance de vignettes Jusqu'au 30 septembre 1997	

Le tableau n'est pas contractuel. Pour une information plus précise, consultez l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article 6, 215-2 du code de la route.

Pour obtenir son certificat qualité de l'air  
[certificat-air.gouv.fr](http://certificat-air.gouv.fr)

## Classification des vignettes Crit'Air pour les poids lourds, autobus et autocars

**Vignette Crit'Air**  
certificat qualité de l'air

**Poids lourds, autobus et autocar**

NORME EURO  
(inscrite sur la carte grise)  
ou, à défaut, date  
de 1<sup>re</sup> immatriculation



**0** Véhicules 100 % électriques et véhicules à hydrogène

**1** Véhicules gaz et véhicules hybrides rechargeables

ESSENCE ET ASSIMILÉS	DIESEL ET ASSIMILÉS
<b>1</b> <b>EURO VI</b> à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2014	
<b>2</b> <b>EURO V</b> Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2009 et le 31 décembre 2013 inclus	<b>EURO VI</b> À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2014
<b>3</b> <b>EURO III ET IV</b> Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2001 et le 30 septembre 2009 inclus	<b>EURO V</b> Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2009 et le 31 décembre 2013 inclus
<b>4</b>	<b>EURO IV</b> Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2006 et le 30 septembre 2009 inclus
<b>5</b>	<b>EURO III</b> Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2001 et le 30 septembre 2006 inclus
<b>EURO I, II ET AVANT</b> Véhicules non classés pour lesquels il n'y a pas de délivrance de vignettes Jusqu'au 30 septembre 2001	

Le tableau n'est pas contractuel. Pour une information plus précise, consultez l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article 6, 215-2 du code de la route.

Pour obtenir son certificat qualité de l'air  
[certificat-air.gouv.fr](http://certificat-air.gouv.fr)

## Concertation citoyenne sur la Zone à Faibles Émissions

Donnez votre avis  
du 15 janvier au 19 février  
**[participation.lillemetropole.fr](https://participation.lillemetropole.fr)**

### MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

2 boulevard des Cités Unies  
CS 70043  
59040 Lille Cedex  
T. +33 (0)3 20 21 22 23

■ [lillemetropole.fr](https://lillemetropole.fr)

