

UTP - MAI 2023

Zones à Faibles Emissions Mobilités

Réglementation et panorama

I. LE CONTEXTE

La pollution atmosphérique est responsable en France, chaque année, de 47 000 décès prématurés à cause des PM2,5 et des NOx (Santé publique France, 2021) et selon le Sénat de 70 à 100 milliards d'euros de coût pour la société. La zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) devient un outil destiné à faire baisser les émissions de polluants pour améliorer la qualité de l'air et garantir aux personnes un air qui ne nuise pas à leur santé.

L'obligation d'instauration d'une ZFE-m s'applique dans les deux cas suivants pour :

- Un territoire en dépassement régulier des valeurs limites de la qualité de l'air ;
- Une agglomération métropolitaine de plus de 150 000 habitants.

Il est à noter que la ZFE-m est **un périmètre de restriction permanente du trafic** (interdiction de circulation de certains véhicules, le plus souvent les plus anciens et les plus polluants), à l'intérieur d'un territoire d'une collectivité territoriale, dont le représentant dispose du pouvoir de police pour l'instaurer. Elle est à différencier de la zone de protection de l'air, dite ZPA, qui permet de mener **des actions sur une durée déterminée** afin de réduire la pollution ambiante et ce, au cas par cas des événements de pics de pollution atmosphérique. Cette dernière est établie par le pouvoir préfectoral. Une ZFE-m peut être couverte par une ZPA et inversement.

ZONES A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE - REGLEMENTATION ET PANORAMA

II. LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR

L'article 86 de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite LOM) remplace le dispositif législatif relatif aux zones à circulation restreinte (ZCR) par de nouvelles dispositions consacrant la zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Il modifie l'article [L. 2213-4-1](#) du Code général des collectivités territoriales (CGCT) en ce sens.

Ainsi, pour lutter contre la pollution atmosphérique, des ZFE peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère (PPA) est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision, majoritairement pour des agglomérations de plus de 250 000 habitants mais dans d'autres cas également.

L'article 119 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de sa résilience face à ses effets (dite Loi « Climat et résilience ») prévoit que l'instauration des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) est obligatoire avant le 31 décembre 2024 pour les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants¹, dont la liste est définie par arrêté².

III. LES ECHEANCES

A date, l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire dans **les deux cas suivants** :

1/ Pour un territoire en dépassement régulier des valeurs limites de la qualité de l'air (définies par voie réglementaire), selon 2 hypothèses prévues par les textes :

- **Avant le 31 décembre 2020** lorsque les normes de qualité de l'air³ prévues par le Code de l'environnement ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent ;
- **À compter du 1^{er} janvier 2021**, l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est également obligatoire, ***dans un délai de deux ans***, lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées⁴, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire

¹ Texte d'application - [Décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022](#)

² Article L. 221-1 du Code de l'environnement et l'Arrêté du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du Code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du CGCT

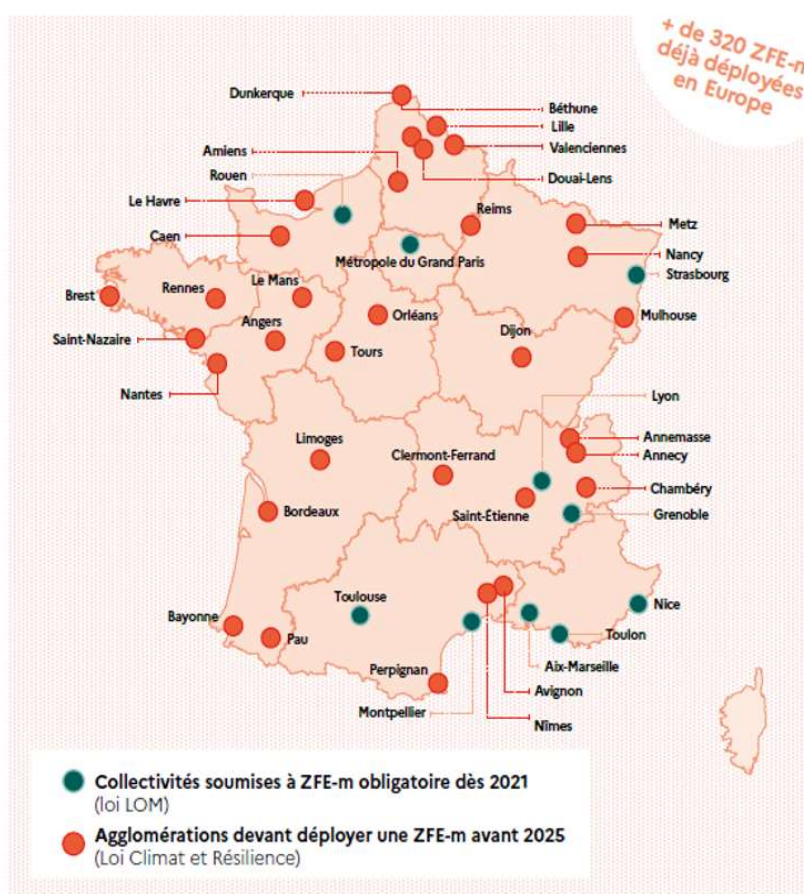
³ Article [L. 221-1](#) du Code de l'environnement

⁴ Mentionnées à l'article [L. 221-1](#) du Code de l'environnement

ZONES A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE - REGLEMENTATION ET PANORAMA

de la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent et **que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des déplacements.**

2/ Pour toutes les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants⁵ avec une mise en place avant le 31 décembre 2024, Des dérogations sont prévues par le Code général des collectivités territoriales⁶.



Source Ademe

⁵ [Arrêté du 22 décembre 2021](#) établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article [R. 221-2](#) du Code de l'environnement et à l'article [L. 2213-4-1](#) du CGCT

⁶ [D. 2213-1-0-5](#) du CGCT

IV. L'AUTORITE COMPETENTE POUR L'INSTAURATION D'UNE ZFE-m

L'autorité publique qui dispose des prérogatives en matière de pouvoir de police de circulation est compétente pour instaurer une ZFE-m ⁷(c'est-à-dire le maire d'une commune ou le président de l'EPCI à fiscalité propre).

L'arrêté instaurant la ZFE-m doit comprendre a minima certaines informations⁸ :

- Le territoire et le domaine routier concerné ;
- Les mesures de restriction de circulation applicables ;
- Les catégories de véhicules concernés ;
- La durée d'instauration de la ZFE-m mise en place ;
- La procédure et les motifs de délivrance et de retrait de dérogations ;
- Les modalités relatives à l'obtention et les conditions dans lesquelles le justificatif de la dérogation est rendu visible ou tenu à la disposition des agents de contrôle.

En outre, l'arrêté doit être obligatoirement accompagné d'une étude réglementaire préalable requérant des informations telles que l'objet des mesures de restriction, la population et la proportion de véhicules concernés, les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus, les impacts socio-économiques etc.⁹

Le projet d'arrêté créant la ZFE-m doit faire l'objet d'une consultation obligatoire du public et soumis pour avis **aux parties prenantes**. La ZFE-m doit être évaluée de façon régulière, au moins tous les trois ans, pour apprécier son efficacité¹⁰.

⁷ Article [L. 5211-9-2](#) du CGCT

⁸ Articles [L. 2213-4-1](#) et article [R. 2213-1-0-1](#) du CGCT

⁹ Articles [L. 2213-4-1](#), [R. 2213-1-0-1](#) du CGCT et [L. 229-26](#) du Code de l'environnement

¹⁰ Article [L. 2213-4-1](#) du CGCT

V. LES OUTILS UTILISES POUR DEFINIR LES REGLES DES ZFE-m : LA VIGNETTE CRIT'AIR ET LES MESURES DE RESTRICTION

Les deux outils principaux pour instaurer une ZFE-m sont :

- La classification des véhicules définie par 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. 318-2 du Code de la route*. **Elle est matérialisée par des vignettes Crit'Air** qui deviennent le sésame pour circuler à l'intérieure de la zone. En effet, seuls les véhicules apposant sur leur pare-brise une vignette « Crit'Air », indiquée « E ou verte » ou « de 1 à 5 » sont autorisés selon les prescriptions locales. Les véhicules sont donc classés, autorisés ou interdits en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques.
(Cf. Annexe 2 : Classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route)
- Les **mesures de restriction de circulation applicables selon les catégories de véhicules concernés**, fixées par un arrêté établi par l'autorité locale compétente mettant en œuvre la ZFE-m¹¹. En effet, l'autorisation de circuler peut-être variable d'un territoire à un autre, d'un jour à l'autre, d'une plage horaire à une autre selon le type de véhicules ciblés (deux roues, voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids lourds de type N2, N3, M2, M3, etc.).

Les **10 collectivités enregistrant régulièrement des concentrations excessives en polluants atmosphériques** (en intégrant a minima à leur ZFE-m les véhicules particuliers (VP) et les véhicules utilitaires (VU) jusqu'à 3,5 t de PTAC) devraient définir une interdiction de circulation :

- des véhicules Crit'Air 5 et non classés dès le 1er janvier 2023 ;
- des véhicules Crit'Air 4 dès le 1er janvier 2024 ;
- des véhicules Crit'Air 3 dès le 1er janvier 2025.

Il s'agit de la métropole Aix-Marseille-Provence, Grenoble-Alpes-Métropole, le Grand Lyon, Montpellier-Méditerranée-Métropole, la métropole Nice-Côte d'Azur, la métropole du Grand Paris, la Métropole de Rouen-Normandie, l'Eurométropole, la métropole Toulon-Provence-Méditerranée et Toulouse-Métropole.

¹¹ Article [L. 2213-4-1](#) du CGCT

ZONES A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE - REGLEMENTATION ET PANORAMA

Pour les **33 autres agglomérations de plus de 150 000 habitants**, elles doivent déployer une ZFE-m avant le 31 décembre 2024 sans définition d'une échéance d'interdiction de certaines vignettes Crit'Air comme ci-dessus. Cette situation contribue à une hétérogénéité des échéances sur le territoire national rendant complexe la compréhension de ce dispositif, notamment pour les liaisons interurbaines (cf. annexe 1 sur différentes échéances de vignette Crit'Air d'une métropole à une autre).

VI. QUELS SONT LES IMPACTS POUR LES TRANSPORTS PUBLICS ?

Il existe des dérogations pour les transports publics. Ainsi, ne peuvent pas être interdit de circuler dans une ZFE-m :

1/ selon les dérogations permanentes nationales obligatoires¹² :

- Les véhicules TAD et TPMR affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » ou une carte de stationnement pour personnes handicapées ;
- Les **véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions (VFE)¹³** c'est-à-dire les Groupes 1, 1bis, 2 et 3 (Véhicules électriques, à hydrogène, GNV, BioGNV, Euro VI...).
NB : la définition des VFE est susceptible de varier en fonction du type de service de transport public (urbain – non urbain) et de la densité du territoire concerné (Zones A, B et C). Il existe un risque d'interprétations divergentes sur la définition des véhicules à faibles émissions notamment pour l'Euro VI (lecture restrictive des textes : la dérogation pour l'Euro VI ne s'appliquerait que pour la zone C et le transport public non urbain).

2/ selon les dérogations temporaires complémentaires nationales voire locales :

- Les autres véhicules de transport en commun (hors VFE). Cette dérogation s'applique à partir **de la date à laquelle l'interdiction de circulation d'une classe** (matérialisée par la vignette Crit'Air) **entre en vigueur et est limitée dans la durée** conformément à la décision de l'autorité locale compétente¹⁴;

¹² Article [R.2213-1-0-1](#) du CGCT – Dérogations instaurées par le [décret n° 2019-663 du 28 juin 2019](#) relatif aux exceptions temporaires aux interdictions de circulation dans une zone à circulation restreinte au profit des véhicules des services publics de transport en commun

¹³ Au sens de des articles - [L. 224-8-2](#), [D.224-15-2](#) et suivants du Code de l'environnement

¹⁴ Article [R.2213-1-0-1](#) du CGCT (II.5°)

ZONES A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE - REGLEMENTATION ET PANORAMA

- **Une fois l'interdiction de la classe en vigueur**, la durée des exceptions temporaires sera¹⁵ :
 - 3 ans pour les véhicules de la classe Crit'Air 5 ;
 - 4 ans pour les véhicules des classe Crit'Air 4 et 3 ;
 - 5 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 2 et 1.

VII. EN CONCLUSION

Ainsi, dans le cadre de la mission flash organisée par le Sénat, l'UTP a pu relayer les messages importants pour faciliter l'acceptabilité sociale des ZFE-m. Il s'agit tout d'abord de la nécessité absolue de développer massivement l'offre de transport en commun pour offrir une alternative aux citoyens qui habitent au sein mais également à l'extérieur de la ZFE-m.

Le besoin d'adapter le dispositif des ZFE-m aux spécificités du transport public eu égard à ses qualités environnementales intrinsèques est indispensable. En effet, selon les décisions locales, certains autobus pourraient ne plus être autorisés à circuler¹⁶, contraignant les AOM à renouveler leur flotte avant la fin de l'amortissement programmé. Or, il existe aujourd'hui des freins rencontrés par la profession pour passer à des véhicules à faibles émissions (VFE) ou à très faibles émissions (VTFE) qui se traduisent par :

- Un coût d'achat deux à trois fois plus élevé pour un autobus électrique ou à hydrogène par rapport à un véhicule diesel (euro VI) ;
- L'achat d'un véhicule à faibles émissions entraîne des coûts supplémentaires pour les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) notamment afin d'adapter les infrastructures à la nouvelle motorisation (ex : transformation des dépôts de bus) ;
- Des délais de commande et de livraison importants de la part des industriels européens, ce qui favorise un recours au marché asiatique. Cela pose des difficultés notamment dans la réactivité du service après-vente et la fourniture de pièces détachées.

¹⁵ [Arrêté du 28 juin 2019](#) relatif à la durée des exceptions temporaires aux restrictions de circulation dans une zone à circulation restreinte au profit des véhicules des services publics de transport en commun

¹⁶ Après l'extinction de la durée d'exception temporaire prévue par les textes

ZONES A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE - REGLEMENTATION ET PANORAMA

Enfin, l'UTP insiste sur la nécessité de mettre en place une concertation entre la collectivité responsable de la mise en place d'une ZFE-m et l'opérateur de transport public. Elle doit mener à une mise en œuvre pragmatique des exclusions temporaires ou définitives de certaines classes/vignettes Crit'Air des véhicules de transport collectif ainsi que les véhicules de service, exécutant des missions d'intérêt général, au sein de la ZFE-m tout en rappelant que les véhicules des transports en commun ne sont pas le problème mais une des solutions d'accompagnement à la réussite de la ZFE-m.

Les notes techniques

Département des Affaires Économiques, Techniques et Prospective de l'UTP
Commission Techniques, Exploitation et Développement Durable.



CONTACTS **Stéphanie Jégu** +33(0)1 48 74 71 87 sjegu@utp.fr

UTP 17, rue d'Anjou 75008 Paris **T+33(0)1 48 74 63 51 F+33(0)1 40 16 11 72** www.utp.fr

Annexe 1 :

Exemples de calendriers d'interdiction de vignette Crit'Air (classe de véhicules) sur plusieurs agglomérations connus en juillet 2022

Le tableau ci-dessous met en évidence les écarts d'application d'une agglomération à une autre, ainsi que les incohérences, voire les difficultés d'application notamment pour les déplacements interurbains.



Classe interdite à partir de...	Crit'Air	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
		20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Calendrier imposé loi Climat et Résilience	VL				5	4	3					
	VUL / PL											






Grenoble	VL											
	VUL / PL	4		3			2					
Lyon	VL			5* (sept)				2*				
	VUL / PL	4	3					2*				
Marseille	VL			5*	4*	3*						
	VUL / PL			5*	4*	3*						
Montpellier	VL			Non classé*	5	4	3			2		
	VUL / PL			5* (juil)	4	3	2			2		
Nice	VL				5	4						
	VUL				5	4						
	PL			5	4	3						
MGP	VL		4		3*	2**						100 % propre*
	VUL / PL		4		3*	2**						100 % propre*
Paris	VL		4		3*	2**						100 % propre*
	VUL / PL		4		3*	2**						100 % propre*
Reims	VL			5	4	3						
	VUL / PL			5	4	3						
Rouen	VL			4*	3*							
	VUL / PL		4		3*							
Saint Etienne	VL											
	VUL / PL			Non classé								
Strasbourg	VL				5	4	3			2		
	VUL / PL				5	4	3			2		
Toulon	VL											
	VUL / PL											
Toulouse	VL				4	3						
	VUL / PL			5 (mars)	4 (sept)	3						

Annexe 2 :

Source : https://www.certificat-air.gouv.fr/files/tableaux_classement.pdf

Classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route

Classe	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	VOITURES	VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS	POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR
	Véhicules électriques et hydrogène			
	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables			

Classe	DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION ou NORME EURO							
	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	VOITURES		VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR		
		Diesel	Essence	Diesel	Essence	Biodiesel	Diesel	Essence
	EURO 4 À partir du : 1 ^{er} janvier 2017 pour les motocycles 1 ^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO VI A partir du 1 ^{er} janvier 2014	-	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014
	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010		EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013
	EURO 2 du 1 ^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2005	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2005	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO III et IV du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009
	Pas de norme tout type du 1 ^{er} juin 2000 au 30 juin 2004	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO IV du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009	EURO IV du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009	-
	-	EURO 2 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO 2 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO III du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006	EURO III du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006	-
Non classés	Pas de norme tout type Jusqu'au 31 mai 2000	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001

Annexe 3 :

Caractéristiques des ZFE-m mises en place concernant les autobus et autocars (connues à mars 2023)

Source : Plateforme « **zfe.green** » alimentée par la [base de données nationale](#) relative aux zones à faibles émissions, complétée par la saisie des arrêtés des métropoles portant dérogations permanentes ou ponctuelles => www.zfe.green

Métropole Et date d'entrée en vigueur	Périmètre	Restriction de circulation (Crit'Air) pour autobus et autocars	Dérogations permanentes	Dérogations temporaires
Grenoble Février 2020	27 communes : Bresson, Champ-sur-Drac, Champagnier, Claix, Corenc, Echirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, Jarrie, Le Pont-de-Claix, La Tronche, Meylan, Montchaboud, Noyarey, Poisat, Quaix-en-Chartreuse, Saint-Egrève, Saint-Martin d'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Sassenage, Seyssinet-Pariset, Seyssins, Varcès-Allières-et-Risset, Venon, Veurey-Voroize.	Pas de restriction pour autobus / autocars (restriction uniquement pour VUL et PL)	Pas de dérogation car non concerné	Pas de dérogation car non concerné
Lyon 1 ^{er} février 2022 jusqu'au 31 décembre 2029	Lyon (à l'exception des secteurs du port Édouard Herriot dans le 7 ^e arrondissement, et de Saint-Rambert dans le 9 ^e), Caluire-et-Cuire (intégralité de la commune), Villeurbanne, Bron et Vénissieux (à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonneval)	Autobus non classés Tous les jours et à toute heure	Pas de dérogation car concerne les autobus non classés. Point de vigilance si évolution restrictions vers certaines classes Crit'Air	Pas de dérogation car concerne les autobus non classés. Point de vigilance si évolution restrictions vers certaines classes Crit'Air

Métropole Et date d'entrée en vigueur	Périmètre	Restriction de circulation (Crit'Air) pour autobus et autocars	Dérogations permanentes	Dérogations temporaires
Montpellier 1 ^{er} juillet 2022 pour une durée de 8 ans	11 communes : Castelnau-le-Lez, Clapiers, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Le Crès, Montpellier, Pérols, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone Au 1 ^{er} juillet 2026, extension ZFE à 20 communes supplémentaires	Vignette Crit'air 4, 5 et autobus non classés Tous les jours, à toute heure	Véhicules de transport en commun à faibles émissions	Véhicules des services publics de transport en commun bénéficiant d'une exception temporaire aux interdictions de circulation fixée à : <ul style="list-style-type: none"> • 3 ans pour les véhicules de la classe Crit'Air 5 • 4 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 4 et 3 • 5 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 2 et 1 • Valide Jusqu'au 30/06/2027 Aux véhicules de transport de passagers utilisés pour des événements ou manifestations de voie publique de type festif, économique, sportif ou culturel pendant la durée de l'évènement
Nice 31 janvier 2022 pour une durée de 3 ans Arrêté n° A22/556 du 28 janvier 2022		Vignette : Crit'air 5 et autobus non classés au 31/01/2022 Crit'air 4 au 01/01/2023 Crit'air 3 au 31/01/2024 Tous les jours à toute heure	Incohérence vis à vis des textes, l'arrêté ne spécifie pas la dérogation permanentes pour les autobus faibles émissions. Point de vigilance même si cette dérogation s'impose de fait.	Pas de dérogation temporaire mentionnée dans arrêté. Point de vigilance : est-il possible d'appliquer de fait la dérogation temporaire concernant les véhicules des services publics de transport en commun bénéficiant d'une exception temporaire aux interdictions de circulation ?
Paris 1 ^{er} juin 2021 pour une durée de 3 ans Arrêté N° 2021P110297 du 28 mai 2021	Ensemble des voies de la capital.	Vignette Crit'air 4, 5 et autobus non classés Tous les jours de 8h à 20h	Véhicules de transport en commun à faibles émissions Aux véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles, munis d'un ordre de mission de l'autorité compétente	Véhicules des services publics de transport en commun bénéficiant d'une exception temporaire aux interdictions de circulation fixée à : <ul style="list-style-type: none"> • 3 ans pour les véhicules de la classe Crit'Air 5 • 4 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 4 et 3 • 5 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 2 et 1 Valide jusqu'au 31/05/2024

Métropole Et date d'entrée en vigueur	Périmètre	Restriction de circulation (Crit'Air) pour autobus et autocars	Dérogations permanentes	Dérogations temporaires
Reims 1 ^{er} septembre 2021 pour une durée de 5 ans Arrêté n° V-Eco-2021-01 du 8 juillet 2021 (Reims) et n° 2021-184 du 8 juillet 2021 pour Tinquex Arrêté modificatif GR ECO 2022-01	Entre le centre-ville de Reims et la voie Taittinger (A344)	Vignette : Crit'air 5 et autobus non classés au 1/01/2022 Crit'air 4 au 1/01/2023 Crit'air 3 au 1/01/2024 Tous les jours à toute heure	Véhicules de transport en commun à faibles émissions	Véhicules des services publics de transport en commun bénéficiant d'une exception temporaire aux interdictions de circulation fixée à : <ul style="list-style-type: none"> • 3 ans pour les véhicules de la classe Crit'Air 5 • 4 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 4 et 3 • 5 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 2 et 1 Valide jusqu'au 31/08/2026 Véhicules affectés à un service public dans le cadre d'interventions ponctuelles
Rouen 1 ^{er} septembre 2022 pour une durée de 10 ans Arrêté n° EPMD22.293	13 communes : Amfreville-la-Mi-Voie, Bihorel, Bois-Guillaume, Bonsecours, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Grand-Quevilly, Le Mesnil-Esnard, Notre-Dame-de-Bondeville, Petit-Quevilly, Rouen, Saint-Léger-du-Bourg-Denis, Sotteville-lès-Rouen	Vignette Crit'air 4, 5 et autobus non classés Tous les jours et à toute heure	Véhicules de transport en commun à faibles émissions Au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement	Véhicules des services publics de transport en commun bénéficiant d'une exception temporaire aux interdictions de circulation fixée à : <ul style="list-style-type: none"> • 3 ans pour les véhicules de la classe Crit'Air 5 • 4 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 4 et 3 • 5 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 2 et 1 Valide jusqu'au 31/08/2027
Saint-Etienne 31 janvier 2022	Voies de circulation de la Métropole de Saint-Etienne situées à l'intérieur du triangle autoroutier, constitué par la M201 entre l'A72 et la RN88, l'A72 entre la M201 et la RN88, la RN88 entre l'A72 et la M201, à l'exception des axes M201, RN88 et A72	Les véhicules utilisés pour le transport de personnes de catégories « M » ne sont pas concernés par les restrictions de la Zone à Faibles Emissions-mobilité	Véhicules de transport en commun à faibles émissions Au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement	Véhicules des services publics de transport en commun bénéficiant d'une exception temporaire aux interdictions de circulation fixée à : <ul style="list-style-type: none"> • 3 ans pour les véhicules de la classe Crit'Air 5 • 4 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 4 et 3 • 5 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 2 et 1 Valide jusqu'au 30/01/2027

Métropole Et date d'entrée en vigueur	Périmètre	Restriction de circulation (Crit'Air) pour autobus et autocars	Dérogations permanentes	Dérogations temporaires
Strasbourg 1 ^{er} janvier 2022 pour une durée de 8 ans arrêté n° P2022-002 du 30/12/2021	Ensemble de l'Eurométropole à l'exception des axes suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Sur l'A4 au nord de l'échangeur A4/A35 à Vendenheim • Sur l'A35 au nord de l'échangeur A4/A35 à Vendenheim • Sur la M35 jusqu'à l'échangeur n°10 dit de Geispolsheim • Sur la M353 	Vignette : Crit'air 5 et autobus non classés au 1/01/2023 Crit'air 4 au 1/01/2024 Crit'air 3 au 1/01/2025 Crit'air 2 au 1/01/2028 Tous les jours à toute heure	Véhicules de transport en commun à faibles émissions Au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement	autocars école et autobus école à usage d'enseignement des professionnels de l'enseignement de la conduite – 3 ans maximum Poids-lourds (>3,5 tonnes) avec une première immatriculation après le 1er janvier 2022 – 3 ans maximum Véhicules des services publics de transport en commun bénéficiant d'une exception temporaire aux interdictions de circulation fixée à : <ul style="list-style-type: none"> • 3 ans pour les véhicules de la classe Crit'Air 5 • 4 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 4 et 3 • 5 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 2 et 1 Valide jusqu'au 31/12/2026
Toulouse 1 ^{er} mars 2022 pour une durée de 10 ans	Toulous, Colomiers et Tournefeuille	Vignette : Crit'air 4, 5 et autobus non classés au 1/01/2023 Crit'air 3 au 1/01/2024 Tous les jours à toute heure	Véhicules de transport en commun à faibles émissions Au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement	Véhicules des services publics de transport en commun bénéficiant d'une exception temporaire aux interdictions de circulation fixée à : <ul style="list-style-type: none"> • 3 ans pour les véhicules de la classe Crit'Air 5 • 4 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 4 et 3 • 5 ans pour les véhicules des classes Crit'Air 2 et 1 Valide jusqu'au 29/02/2032 Véhicules affectés à un service public dans le cadre d'interventions ponctuelles