

Juin 2023

- LÉGISLATION COMPARÉE -

**NOTE**

**sur**

**LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS**

---

*Allemagne – Belgique – Italie*

---

*Cette note a été réalisée à la demande de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, dont le rapport est disponible sur le site du Sénat : <https://www.senat.fr/notice-rapport/2022/r22-738-notice.html>*

DIRECTION DE L'INITIATIVE PARLEMENTAIRE  
ET DES DÉLÉGATIONS

**LC 320**



## AVERTISSEMENT

Ce document constitue un instrument de travail élaboré à la demande des sénateurs, à partir de documents en langue originale, par la Division de la Législation comparée de la direction de l'initiative parlementaire et des délégations. Il a un caractère informatif et ne contient aucune prise de position susceptible d'engager le Sénat.

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>1. ALLEMAGNE .....</b>	<b>6</b>
a) Les ZFE en vigueur en Allemagne .....	6
b) Le cadre juridique national .....	7
c) La ZFE et les autres restrictions de circulation en vigueur à Stuttgart .....	10
<b>2. BELGIQUE .....</b>	<b>14</b>
a) Les ZFE en vigueur en Belgique.....	14
b) Le cadre juridique régional .....	14
c) La ZFE de Bruxelles.....	15
<b>3. ITALIE .....</b>	<b>21</b>
a) Les ZTL en vigueur en Italie .....	21
b) Le cadre juridique national .....	21
c) Les ZTL de Milan .....	22



## LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

À la demande de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, la Division de la Législation comparée a réalisé une étude sur les **zones à faibles émissions (ZFE) en Allemagne, en Belgique et en Italie**. Une zone à faibles émissions est une zone géographique, généralement au sein d'une agglomération, dans laquelle l'accès à certains véhicules à moteur polluants est interdit ou restreint afin d'améliorer la qualité de l'air.

Cette note présente le cadre juridique des ZFE au niveau national, ou à défaut régional, ainsi que des études de cas sur les ZFE existantes dans les villes de Stuttgart, Bruxelles et Milan.

Parmi les pays étudiés, seule l'Allemagne dispose d'un cadre juridique relatif aux ZFE à l'échelle nationale, qui prévoit l'obligation de mettre en place une ZFE lorsque ceci est prescrit par un plan d'assainissement de l'air. Le niveau d'exigence du cadre fédéral est cependant assez faible. En Italie, la législation ne prévoit pas d'équivalent aux ZFE mais permet aux autorités locales de mettre en place des « zones à trafic limité » (ZTL) pour des motifs variés, dont la protection de l'environnement. En Belgique, il n'existe pas de cadre juridique au niveau fédéral concernant les « zones de basses émissions ».

Les études de cas montrent l'existence de similitudes entre les ZFE de Bruxelles et de Milan, à savoir la définition d'un calendrier de durcissement progressif des restrictions de circulation à moyen terme, le contrôle automatisé des restrictions par un système de caméras et l'introduction de dérogations pour les véhicules polluants interdits, sur une base kilométrique ou à la journée, en vue de faciliter l'acceptation des mesures de restriction. À Stuttgart, des restrictions de circulation allant au-delà de la ZFE telle que définie en application de la législation fédérale ont été mises en place, avec des dérogations limitées et sans contrôle automatisé. Enfin, la ville de Milan se distingue par l'existence, outre les restrictions de circulation aux véhicules polluants, d'un péage urbain dans le centre historique.

## 1. ALLEMAGNE

- Le cadre juridique fédéral prévoit l'obligation, dans les agglomérations concernées, de mettre en place une ZFE (*Umweltzone*) lorsque ceci est prescrit par un plan d'assainissement de l'air. À défaut, la mise en place d'une ZFE est facultative.

- Dans la ville de Stuttgart, une ZFE a été introduite dès 2008. Les restrictions de circulation en vigueur dans la ville ont été considérablement renforcées en 2019 (interdiction des véhicules diesel Euro 4), puis en 2020 avec l'interdiction des véhicules diesel Euro 5 dans la « petite ZFE », au-delà du cadre juridique national.

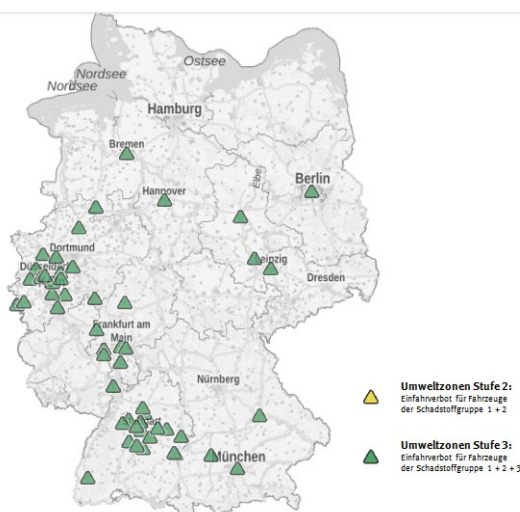
- Les possibilités de dérogations ou d'exemptions sont relativement restreintes. Il n'existe pas de système de contrôle automatisé.

### a) Les ZFE en vigueur en Allemagne

Les premières ZFE ont été introduites en Allemagne en 2008, dans les agglomérations de Berlin, Cologne et Hanovre. Il existe actuellement 52 ZFE en vigueur sur l'ensemble du territoire<sup>1</sup>.

Depuis l'introduction de cet instrument, sept ZFE ont été instaurées puis supprimées, dont au 1<sup>er</sup> mars 2023, les ZFE de Heidelberg, Karlsruhe-Pfinztal et Schramberg, dans le *Land* du Bade-Wurtemberg, en raison de l'amélioration de la qualité de l'air<sup>2</sup>.

### CARTE DES ZFE EN VIGUEUR EN ALLEMAGNE AU 1ER MARS 2023



Source : Umweltbundesamt

<sup>1</sup> Voir la liste sur le site internet de l'agence fédérale de l'environnement : <https://gis.uba.de/website/umweltzonen/index.php#uwz>

<sup>2</sup> <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/umweltzonen-bw-aufgehoben-100.html>

En plus de ZFE, plusieurs agglomérations ont mis en place des restrictions de transit pour les camions, ainsi que des restrictions de circulation des véhicules diesel (Darmstadt, Hambourg, Stuttgart et, depuis février 2023, Munich).

*b) Le cadre juridique national*

En Allemagne, l'instauration d'une zone à faibles émissions (*Umweltzone*) est **obligatoire** lorsqu'une telle mesure est **prescrite par un plan d'assainissement de l'air** (*Luftreinhalteplan*). Selon l'article 40, paragraphe 1, de la loi fédérale sur la protection contre les effets nocifs sur l'environnement causés par la pollution de l'air, le bruit, les vibrations et des processus similaires (dite « **loi fédérale sur le contrôle des polluants** » - BImSchG)<sup>1</sup>, « l'autorité compétente en matière de circulation routière [selon les cas autorité régionale ou communale] *restreint ou interdit la circulation des véhicules à moteur conformément au code de la route, dans la mesure où ceci est prévu par un plan d'assainissement de l'air ou un plan de mesures à court terme conformément à l'article 47* » de la loi précitée.

Un plan d'assainissement de l'air doit être établi si une ou plusieurs des valeurs de polluants fixées par décret<sup>2</sup> sont dépassées (article 47 (1) BImSchG). Le ministère de l'environnement de chaque *Land* est chargé de l'élaboration des plans d'assainissement de l'air. Les mesures sont déterminées en collaboration avec les communes concernées. En principe, un large éventail de mesures est proposé et la mise en place de restrictions de circulation n'est envisagée qu'en dernier ressort<sup>3</sup>. L'article 47, paragraphe 4a BImSchG précise que : « *Les interdictions de circulation pour les véhicules équipés de moteurs à combustion ne sont, en règle générale, envisagées que dans les zones où la valeur moyenne annuelle de 50 microgrammes de dioxyde d'azote par mètre cube d'air a été dépassée* ».

Les communes où les valeurs limites de polluants atmosphériques sont dépassées peuvent instaurer des ZFE - sans que celles-ci soient prescrites par un plan d'assainissement de l'air - si elles considèrent que ceci est nécessaire pour réduire ou prévenir les effets nocifs de la pollution de l'air sur l'environnement. Les besoins de circulation et les enjeux d'urbanisme doivent alors être pris en compte (article 40 (2) BImSchG).

**Le trente-cinquième décret de mise en œuvre de la loi fédérale sur le contrôle des émissions** (35. BImSchV)<sup>4</sup>, également appelé « décret sur l'étiquetage des véhicules à moteur faiblement polluants », tel que modifié en 2015, définit les conditions de mise en œuvre des zones à faibles

---

<sup>1</sup> [Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge](#) (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG).

<sup>2</sup> Conformément à l'article 48a, paragraphe 1a BImSchG.

<sup>3</sup> <https://umwelt.hessen.de/Luft-Laerm-Licht/Luftreinhaltung/Luftreinhalteplanung>

<sup>4</sup> [Fünfunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes](#) (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung - 35. BImSchV).

émissions. Ce texte s'applique aux voitures, camions et bus. Sont exclus les motos et les véhicules à moteur à trois roues, les machines de travail, les tracteurs agricoles et forestiers, les équipements mobiles, les voitures anciennes, les véhicules pour personnes handicapées, les ambulances et les véhicules militaires<sup>1</sup>.

Selon l'article 2 et l'annexe 2 du décret précité, les véhicules à moteur sont classés, selon leurs émissions de particules fines, en **quatre groupes de polluants** (*Schadstoffgruppe*). Pour les véhicules essence, la classification repose sur la clé d'émission (*Emissionsschlüssel*) inscrite dans les papiers du véhicule. Pour les véhicules diesel, la classification repose sur les **normes Euro** :

- le **groupe 1** correspond aux véhicules sans pot catalytique et aux voitures et camions diesel relevant de la norme Euro 1 ou en-deçà. Ces véhicules **ne peuvent pas recevoir de vignette**. Selon l'agence fédérale de l'environnement (*Umweltbundesamt* - UBA), ce groupe représentait moins de 2 % du stock de véhicules à moteur en 2015<sup>2</sup> ;

- le **groupe 2 (vignette rouge)** correspond aux véhicules essence ayant certaines clés d'émission<sup>3</sup> et aux véhicules diesel de normes Euro 2 ou Euro 1 avec un filtre à particules ;

- le **groupe 3 (vignette jaune)** correspond aux véhicules essence ayant certaines clés d'émission et aux véhicules diesel de normes Euro 3 ou Euro 2 avec un filtre à particules ;

- le **groupe 4 (vignette verte)** correspond aux véhicules essence ayant certaines clés d'émission et aux véhicules diesel ayant ou moins la norme Euro 4 ou Euro 3 avec un filtre à particules. Selon l'UBA, plus de 90 % des véhicules respectent actuellement les normes d'émission pour obtenir une vignette verte.

Selon la législation fédérale, les véhicules diesel de la norme **Euro 6** ne peuvent pas être interdits à la circulation (article 47 (4a) BImSchG).

---

<sup>1</sup> Annexe 3, 35. BImSchV.




<sup>2</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschaedstoffe/feinstaub/umweltzonen-in-deutschland#6-welche-kraftfahrzeuge-erhalten-welche-feinstaubplakette>

<sup>3</sup> Voir le détail de la classification par clé d'émission : <https://www.tuvsud.com/de-de/-/media/de/auto-service/pdf/broschueren-und-flyer/tuev-sued-flyer-feinstaubplakette.pdf>



## APERÇU DES TYPES DE VIGNETTES ET DE LEURS EXIGENCES

**Übersicht der Plakettenarten und deren Anforderungen**

Schadstoffgruppe	1	2	3	4
Plakette	keine Plakette			
Anforderungen für Diesel	Euro 1 oder schlechter	Euro 2 oder Euro 1 + Partikelfilter	Euro 3 oder Euro 2 + Partikelfilter	Euro 4 oder Euro 3 + Partikelfilter
Anforderungen für Benzin	ohne geregelten Kat nach Anl. XXIII StVZO			mit geregeltem Kat nach Anl. XXIII StVZO bzw. Euro 1 oder besser

\* Platzhalter für KFZ-Kennzeichen

Source : Umweltbundesamt

Les vignettes sont valables dans toutes les ZFE en Allemagne. Dans un premier temps (étape 1), l'interdiction de circulation s'appliquait uniquement aux véhicules sans vignette (groupe 1). Graduellement, selon un rythme propre à chaque ZFE, les restrictions de circulation ont été étendues aux véhicules ayant des vignettes rouges, puis jaunes (entre 2011 et 2018). Désormais, **seuls les véhicules marqués d'une vignette verte** sont autorisés à circuler dans les ZFE allemandes (à l'exception de la ZFE de Neu-Ulm où la vignette jaune suffit)<sup>1</sup>.

Outre les catégories de véhicules exemptés citées précédemment, la législation fédérale autorise les autorités régionales ou communales à prévoir certaines **dérogations**. Ainsi, l'autorité compétente en matière de circulation routière peut, en accord avec l'autorité régionale chargée du contrôle des polluants, autoriser des dérogations aux interdictions ou restrictions de circulation pour des raisons d'intérêt public (par exemple, l'approvisionnement de la population en biens et services essentiels) ou des raisons impérieuses et urgentes (article 40 (1) BImSchG et article 1 (2) 35. BImSchV).

Le fait de circuler dans une ZFE sans vignette de niveau approprié ou sans exemption constitue une **infraction** punie, depuis le 1<sup>er</sup> mai 2014, d'une amende d'au moins 80 euros<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Voir le calendrier pour les 52 ZFE en vigueur au 1<sup>er</sup> mars 2023 : <https://gis.uba.de/website/umweltzonen/index.php#uwz>

<sup>2</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschaedstoffe/feinstaub/umweltzonen-in-deutschland#1-wie-ist-der-aktuelle-stand-der-umweltzonen>

Le respect de la réglementation des ZFE est **contrôlé par la police**. La loi sur la circulation routière (*Straßenverkehrsgesetz*) a été modifiée en 2019 de manière à permettre le recensement automatisé des étiquettes pour la surveillance des ZFE<sup>1</sup>.

Selon l'UBA, « les ZFE avec leurs critères actuels ne sont guère efficaces. L'effet de l'introduction des ZFE sur la concentration de particules fines dans les villes où les valeurs limites de PM10 ont été dépassées a été significatif, de sorte que toutes les villes d'Allemagne respectent actuellement la valeur limite européenne de 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle. Mais il y a encore un grand besoin d'action en ce qui concerne le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Environ les deux tiers des stations de mesure situées sur des routes très fréquentées en Allemagne montrent que les valeurs limites de qualité de l'air pour le NO<sub>2</sub> sont dépassées (...). Afin d'obtenir une réduction des émissions de NO<sub>x</sub> (en particulier des émissions directes de NO<sub>2</sub>), les critères des ZFE doivent être ajustés »<sup>2</sup>. L'UBA recommande en particulier l'introduction d'une nouvelle vignette, bleue, pour les véhicules diesel à faibles émissions.

#### *c) La ZFE et les autres restrictions de circulation en vigueur à Stuttgart*

La capitale du Land de Bade-Wurtemberg, Stuttgart, a introduit une ZFE en 2008. Le 1<sup>er</sup> mars 2010, une **interdiction de transit pour les camions** de plus de 3,5 tonnes (hors livraisons) est entrée en vigueur. En 2019, les règles de la ZFE ont été renforcées afin d'interdire la circulation aux **véhicules diesel Euro 4** ou inférieurs, puis en 2020, aux véhicules **Euro 5** uniquement dans la « petite ZFE » afin de réduire les niveaux de particules fines et de NO<sub>2</sub>.

#### • La ZFE

Mise en place le 1<sup>er</sup> janvier 2008, la ZFE couvre l'ensemble de la **ville de Stuttgart** (et non son agglomération), soit 207 km<sup>2</sup>, pour une population d'environ 630 000 habitants<sup>3</sup>.

Initialement limitées aux véhicules sans vignette, les restrictions de circulation ont été étendues le 1<sup>er</sup> juillet 2010 aux véhicules du groupe 2 (vignette rouge), puis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, aux véhicules du groupe 3 (vignette jaune). Actuellement, seuls les véhicules ayant une vignette verte (groupe 4) peuvent circuler dans la ville. La vignette peut être demandée en ligne ou auprès des services municipaux<sup>4</sup>.

La circulation sans vignette est passible d'une amende de 80 euros.

---

<sup>1</sup> Articles 35 et 36 StVG.

<https://www.bundestag.de/resource/blob/851600/f425e9a35138c0f0290b17a323e1a223/WVD-8-056-21-pdf-data.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub/umweltzonen-in-deutschland#12-wie-sieht-die-zukunft-von-umweltzonen-im-verkehrsbereich-aus>

<sup>3</sup> <https://www.stuttgart.de/service/statistik-und-wahlen/stuttgart-in-zahlen.php>

<sup>4</sup> <https://www.stuttgart.de/vv/leistungen/umweltplakette-beantragen.php>

- **L'interdiction de circulation des véhicules diesel Euro 4**

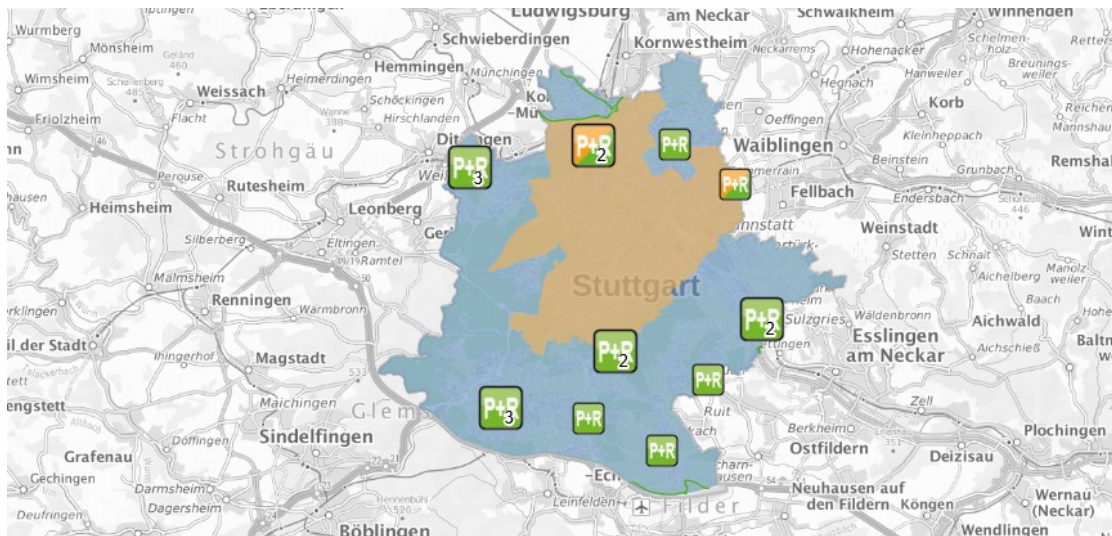
Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, les véhicules à moteur diesel (voiture et camions) de la **classe d'émission Euro 4 ou inférieure** sont interdits à la circulation **dans l'ensemble de la ZFE** de Stuttgart (zones orange et bleue sur la carte ci-après)<sup>1</sup>. Cette mesure à caractère permanent a été précédée d'une période de transition de trois mois pour les habitants.

Le régime de dérogations et de sanctions et les modalités de contrôle sont identiques à ceux applicables à l'interdiction de circulation des véhicules à moteur diesel Euro 5 ou inférieurs.

- **L'interdiction de circulation des véhicules diesel Euro 5**

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2020, une interdiction de circulation s'applique également aux véhicules à moteur diesel (voitures et camions) de la **classe d'émission Euro 5 ou inférieure** dans certains quartiers du centre et du nord de la ville (zone orange sur la carte, également appelée « **petite ZFE** »)<sup>2</sup>. Les véhicules à moteur diesel Euro 6 ne sont actuellement pas concernés par ces restrictions de circulation.

### ZONES D'INTERDICTION DE CIRCULATION DES VÉHICULES DIESEL À STUTTGART



Source : <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/dieselvekehrsverbot/dieselvekehrsverbot.php>

<sup>1</sup> <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/dieselvekehrsverbot/dieselvekehrsverbot.php>

<sup>2</sup> <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/dieselvekehrsverbot/dieselvekehrsverbot.php>

Cette mesure à caractère permanent a été introduite lors de la cinquième mise à jour du plan d'assainissement de l'air<sup>1</sup>. Elle fait suite à une **décision du tribunal administratif** de Stuttgart du 26 juillet 2017<sup>2</sup> exigeant la mise à jour du plan d'assainissement de l'air par les autorités régionales<sup>3</sup> afin d'y introduire une interdiction des véhicules à moteur diesel Euro 5.

**Trois itinéraires** sont **exclus** du périmètre des deux interdictions de circulation des véhicules diesel afin de garantir l'accessibilité de certains quartiers.

Des **exemptions générales** aux deux interdictions de circulation des véhicules diesel sont prévues pour les véhicules de police et de pompiers, le trafic de livraison commerciale, les urgences médicales, les personnes en situation de handicap, les véhicules à moteur à deux ou trois roues et la conduite vers ou depuis les parkings relais (P+R)<sup>4</sup>. S'agissant de l'interdiction de circulation des véhicules diesel Euro 5 dans la « petite ZFE », les véhicules hybrides (diesel et électrique) ainsi que les véhicules équipés de matériel de rattrapage (*Hardwarenchrüstung*) sont également exemptés.

En outre, des **dérogations individuelles** peuvent être demandées aux autorités communales<sup>5</sup>, sous réserve de remplir les conditions suivantes : le véhicule doit être classé dans le groupe 4 (vignette verte), le propriétaire n'a pas de véhicule alternatif autorisé et le véhicule a été immatriculé pour la première fois par le propriétaire avant le 1<sup>er</sup> janvier 2019 (Euro 4) ou le 1<sup>er</sup> juillet 2020 (Euro 5). « *Les demandeurs ne peuvent recevoir des autorisations spéciales de circulation que dans des cas justifiés. Le simple fait de travailler à Stuttgart ne suffit pas pour obtenir une exemption* »<sup>6</sup>. Les motifs pouvant justifier une dérogation sont l'intérêt public ou la sauvegarde d'intérêts particuliers supérieurs, comme par exemple la fourniture de services essentiels à la population (services sociaux et infirmiers, réparations des réseaux d'eau, de gaz et d'électricité...), des trajets tels que des visites régulières chez le médecin, sans possibilité d'utiliser les transports en commun ou quelques trajets mensuels utilisés pour la garde d'enfants de moins de 8 ans (à l'exception des trajets réguliers à l'école) ou encore des

---

<sup>1</sup> [https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Stuttgart/Abteilung\\_5/Referat\\_54.1/\\_DocumentLibraries/Luftreinhalteplan/Stuttgart/541\\_s\\_stutt\\_LRP\\_5\\_FS\\_2020.pdf](https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Stuttgart/Abteilung_5/Referat_54.1/_DocumentLibraries/Luftreinhalteplan/Stuttgart/541_s_stutt_LRP_5_FS_2020.pdf).

<sup>2</sup> *Verwaltungsgericht Stuttgart Urteil vom 26.7.2017, [13 K 5412/15](#)*

<sup>3</sup> *Le gouvernement du Land (dirigé par une coalition Verts/CDU) a fait plusieurs fois appel de cette décision mais ces appels ont été rejetés par la cour administrative du Land ; il a en outre été condamné au paiement d'amendes et d'astreintes faute de mise en œuvre de la décision dans les délais.*

<sup>4</sup> <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/dieselverkehrsverbot/ausnahmen-von-den-diesel-verkehrsverboten.php>

<sup>5</sup> *Les services de la mairie de Stuttgart ont mis en place un service spécialisé pour la gestion des interdictions de circulation : Team Diesel-Verkehrsverbote (Amt für öffentliche Ordnung).*

<sup>6</sup> <https://www.stuttgart.de/vv/leistungen/diesel-verkehrsverbote-ausnahmegenehmigungen-beantragen.php>

entreprises ou des personnes privées pouvant prouver que l'achat d'un véhicule de remplacement approprié mettrait en danger leur subsistance ou irait au-delà de ce qui est économiquement raisonnable.

Les contrôles des interdictions de circulation des véhicules diesel sont effectués par la police, dans le cadre des **contrôles habituels de la circulation**. De plus, le bureau municipal des amendes contrôle systématiquement la classe d'émission des véhicules lors du traitement de toute infraction (par exemple, excès de vitesse, franchissement d'un feu rouge ou infraction au stationnement)<sup>1</sup>.

La violation de l'interdiction de circulation des véhicules diesel - dans la grande ou la petite ZFE - est punie d'une **amende de 100 euros**, auxquels peuvent s'ajouter des frais administratifs de 128,50 euros<sup>2</sup>. Les violations à l'interdiction de circulation des véhicules diesel Euro 5 ne sont punies que depuis octobre 2020 (soit quatre mois après l'entrée en vigueur de l'interdiction).

Des **mesures d'accompagnement** ont été mises en place par la ville de Stuttgart, parallèlement à l'entrée en vigueur des interdictions de circulation des véhicules diesel. Un plan d'action « mobilité durable » a été adopté par la municipalité en 2017, renforcé ultérieurement par un « paquet mobilité » financé à hauteur de 27,7 millions d'euros<sup>3</sup>. La principale mesure introduite est une réforme de la tarification des transports publics, avec une diminution du nombre de zones, entraînant pour la plupart des usagers, une baisse de prix de 25 % à 30 %<sup>4</sup>. La ville a également réalisé des investissements supplémentaires dans les infrastructures de transport public (métro et tramway) et pour créer davantage de pistes cyclables.

Selon les autorités municipales, « *La qualité de l'air à Stuttgart s'est améliorée ces dernières années. La réduction significative des concentrations de dioxyde d'azote à Stuttgart est un succès auquel les interdictions de circulation ont contribué en plus de nombreuses autres mesures. En 2020, pour la première fois, la valeur limite de 40 µg/m<sup>3</sup> pour la concentration de dioxyde d'azote en moyenne annuelle a été respectée dans les zones les plus polluées de Neckartor et Hohenheimer Straße* ». Les dernières données publiées indiquent que les concentrations de NO<sub>2</sub> demeuraient en-deçà de la valeur limite en mars 2023 (après une légère détérioration en 2022)<sup>5</sup>. En ce qui concerne les particules fines, les valeurs limites de PM<sub>10</sub> n'ont été dépassées qu'à six reprises en 2022<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/dieselvekehrsverbot/dieselvekehrsverbot.php>

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> <https://www.stuttgart.de/leben/umwelt/luft/massnahmen-zur-luftreinhaltung.php>

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft/no2-gleitende-12-monats-mittelwerte>

<sup>6</sup> [https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/1450058/Jahreswerte\\_2022\\_NO2\\_O3\\_PM10\\_PM25.pdf](https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/1450058/Jahreswerte_2022_NO2_O3_PM10_PM25.pdf)

## 2. BELGIQUE

• En Belgique, il n'existe pas de cadre juridique au niveau fédéral concernant les « zones de basses émissions ». Chacune des trois régions dispose de sa propre législation.

• La région de Bruxelles-Capitale a mis en place une ZFE couvrant toute la région en 2018. Les restrictions de circulation ont été renforcées en 2022. De nouvelles interdictions et une extension du champ d'application de la ZFE à de nouveaux véhicules sont prévues, progressivement, jusqu'en 2036.

• Les dérogations sont relativement restreintes mais un « pass mobilité » payant permet aux véhicules en principe interdits de circuler dans la ZFE, dans la limite de 24 jours par an.

### *a) Les ZFE en vigueur en Belgique*

À ce jour, trois « **zones de basses émissions** » - couramment appelées LEZ<sup>1</sup> et équivalent des ZFE françaises - ont été mises en place en Belgique : à Anvers (2017), Bruxelles (2018) et Gand (2020). Les conditions d'accès aux ZFE d'Anvers et Gand sont identiques ; en revanche, celles de Bruxelles diffèrent.

### *b) Le cadre juridique régional*

En Belgique, la politique environnementale relève de la **compétence des régions**. Chacune des trois régions a adopté un cadre juridique permettant aux autorités locales (villes et communes) de mettre en place une ZFE.

Pour la Région de Bruxelles-Capitale, l'ordonnance du 2 mai 2013 portant code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie<sup>2</sup> prévoit, en son article 3.2.16, la possibilité pour le gouvernement bruxellois de créer, en concertation avec les communes, des zones de basses émissions. Il précise également que :

- « *Le Gouvernement peut notamment prendre des mesures spécifiques applicables aux véhicules circulant dans une zone de basses émissions, sur la base de critères relatifs à la motorisation, à la destination ou à la période, et octroyer des subsides aux communes pour la mise en œuvre de zones de basses émissions* » ;

- « *Le Gouvernement définit les exceptions à la restriction du droit d'accès en zone de basses émissions, en fonction de la nature, du type ou de l'utilisation faite du véhicule à moteur concerné et du moment de la journée* » ;

---

<sup>1</sup> Low emissions zones.

<sup>2</sup> [Ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie](#) (COBRACE).



– « Le Gouvernement tient également compte de critères socio-économiques et de la situation particulière des usagers, notamment des personnes résidant à l'intérieur des zones de basses émissions ».

L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions<sup>1</sup> a mis en œuvre la possibilité que lui donnait l'article précité du code bruxellois de l'air. Cette ZFE couvre la presque **totalité du territoire de la région de Bruxelles-Capitale**.

c) *La ZFE de Bruxelles*

Créée en 2018, la ZFE de la région de Bruxelles-Capitale comprend 19 communes, d'une population totale de 1,2 million d'habitants et s'étend sur une superficie de 162 km<sup>2</sup> <sup>2</sup>. Elle est applicable tous les jours de la semaine, 24 heures sur 24. Le Ring (périphérique) et certains axes permettant d'accéder aux parkings de transit ne sont pas concernés par la ZFE.

La réglementation s'applique aux voitures, camionnettes, minibus, bus et autocars. À partir de 2025, elle concernera également les mobylettes, les motos et les camions poids lourds<sup>3</sup>. Sont concernés les véhicules immatriculés en Belgique et à l'étranger<sup>4</sup>.

---

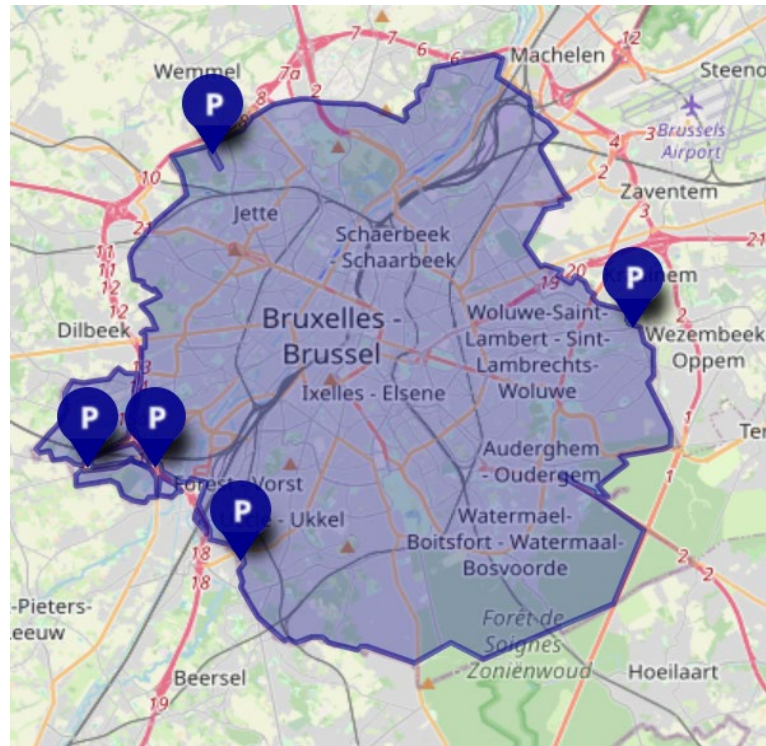
<sup>1</sup> [Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la création d'une zone de basses émissions](#) du 25 janvier 2018.

<sup>2</sup> <https://ibsa.brussels/chiffres/chiffres-cles-de-la-region>

<sup>3</sup> Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018, article 5, paragraphe 1.

<sup>4</sup> Les véhicules immatriculés à l'étranger représentant une part importante du trafic, **la région plaide « en faveur d'un cadre législatif européen** qui permettrait aux autorités d'accéder aux informations techniques des véhicules provenant de pays tiers pour le contrôle des LEZ. Ce cadre permettrait de lever l'obligation d'enregistrement, comme c'est déjà le cas pour les véhicules provenant des Pays-Bas. La Région est impliquée dans plusieurs initiatives œuvrant en ce sens. (...) En 2021, le gouvernement a chargé Bruxelles Mobilité de mettre en place une équipe mobile chargée de contrôler les véhicules immatriculés à l'étranger qui circulent dans la LEZ. » *Région de Bruxelles-Capitale, Évaluation de la zone de basses émissions, rapport 2021*, p. 16.

## CARTE DE LA ZFE DE BRUXELLES










Source :<https://lez.brussels/mytax/fr/practical?tab=ZoneLEZ>

Depuis le **1er janvier 2022**, les **voitures, minibus, bus et autocars et les camionnettes** avec un moteur **diesel de la norme Euro 0, 1, 2, 3 et 4** ou à **l'essence avec la norme Euro 0 et 1** sont interdits à la circulation. Les critères seront renforcés en 2025 (interdiction des voitures à moteur essence Euro 2 et diesel Euro 5), puis progressivement jusqu'en 2036, selon le calendrier ci-dessous.



## CALENDRIER DES RESTRICTIONS DE LA ZFE DE BRUXELLES

	<u>Carburant</u>	2025	2028	2030	2035	2036
 Voiture (M1) Camionnette N1, Classe I	Diesel/hybride	Euro 6	Euro 6d	⊘	⊘	⊘
	Essence/LPG/CNG	Euro 3	Euro 4	Euro 6d	⊘	⊘
 Minibus (M2) Camionnette N1 Classe II, III	Diesel/hybride	Euro 6	Euro 6d-TEMP	Euro 6d	⊘	⊘
	Essence/LPG/CNG	Euro 3	Euro 4	Euro 6d	⊘	⊘
 Bus M3 Classe I, II, A	Diesel/hybride	Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VI <del>d</del>	⊘
	Essence/LPG/CNG	Euro III	Euro IV	Euro VI	Euro VI <del>d</del>	⊘
 Autocar (M3 Classe III,B)	Diesel/hybride	Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VI <del>d</del>	Euro VI <del>e</del>
	Essence/LPG/CNG	Euro III	Euro IV	Euro VI	Euro VI <del>d</del>	Euro VI <del>e</del>
 Mobylette (L1-L2)	Diesel/hybride	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
	Essence/LPG/CNG	Euro 5	⊘	⊘	⊘	⊘
 Moto (L3- L7)	Diesel/hybride	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
	Essence/LPG/CNG	Euro 3*	Euro 4	Euro 5	⊘	⊘
 Poid-lourd (N2-N3)	Diesel/hybride	Euro VI	Euro VI	Euro VI <del>d</del>	Euro VI <del>e</del> **	Euro VI <del>e</del> **
	Essence/LPG/CNG	Euro III	Euro IV	Euro VI <del>d</del>	Euro VI <del>e</del> **	Euro VI <del>e</del> **

  Politique existante
   Nouvelle politique
 ⊘ Les véhicules fonctionnant avec ce carburant ne sont plus autorisés

\* Uniquement pour L3, L4, L5  
 \*\* Uniquement pour N2 dont la masse de référence est supérieur à 2.610 kg bedraagt et pour les N3

Source : Rapport 2021 d'évaluation de la zone de basses émissions

L'accès à la ZFE peut être autorisé, **par dérogation et sur demande**, aux véhicules suivants<sup>1</sup> :

- les véhicules électriques et ceux roulant à l'hydrogène (dérogation automatique) ;
- les véhicules de catégorie O, T, C, R, S. Il s'agit des remorques et semi-remorques (O), des remorques agricoles ou forestières (R), des tracteurs agricoles ou forestiers à roues (T), des tracteurs agricoles ou forestiers à chenilles (C) et des engins interchangeables tractés (S) (dérogation automatique) ;
- les véhicules utilisés en situation d'urgence ou en opération de sauvetage, à la demande des pompiers, de la police, de l'armée, de la protection civile ou des autorités routières. (dérogation octroyée automatiquement après la situation d'urgence) ;

<sup>1</sup> Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018, article 5, paragraphe 2.

- les véhicules adaptés au transport de personnes handicapées, adaptés aux fauteuils roulants ainsi que les véhicules des personnes titulaires d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, à condition de fournir les justificatifs requis (dérogation valable cinq ans) ;

- les véhicules adaptés, spécialement conçus pour les marchés, les foires, les parades, les commerces ambulants et la production de films (dérogation valable cinq ans) ;

- les véhicules pour l'entretien et le contrôle d'infrastructures et d'installations d'intérêt général (dérogation valable cinq ans) ;

- les véhicules des forces armées ;

- les véhicules prioritaires. Il s'agit de véhicules munis d'un ou plusieurs feux bleus clignotants, et d'un avertisseur sonore spécial (par exemple, des véhicules de la police) ;

- les camping-cars (dérogation automatique pour les véhicules immatriculés en Belgique et valable cinq ans pour ceux immatriculés à l'étranger) ;

- les véhicules de collection (*oldtimers*) de plus de 30 ans immatriculés en Belgique (dérogation automatique ou valable cinq ans pour les véhicules utilisés à des fins commerciales).

Le site internet d'information sur la ZFE de la région de Bruxelles rappelle que « *Le fait de disposer d'un filtre à particules ne permet nullement de bénéficier d'une dérogation pour circuler dans la LEZ. Ce sont les normes Euro qui comptent, même si vous avez installé un filtre à particules en retrofit. Aucune dérogation n'est prévue pour les véhicules utilisés pour des raisons professionnelles.* »<sup>1</sup>. En 2021 et au premier semestre 2022, la proportion de véhicules polluants en circulation bénéficiant d'une dérogation était d'environ 0,10 %. Le premier motif de dérogation est l'utilisation de véhicules de collection<sup>2</sup>.

En outre, pour les **véhicules non conformes**, il est possible d'acheter un « **Pass mobilité** » d'une journée, au prix de 35 euros par jour pour une voiture (20 euros pour un véhicule à deux roues et 50 euros pour un camion à partir de 2025) et dans la limite de 24 pass d'une journée par an et par véhicule<sup>3</sup>. En 2021, près de 11 000 pass d'une journée ont été achetés, pour environ 6 000 véhicules différents<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> <https://lez.brussels/mytax/fr/exemptions>

<sup>2</sup> Région de Bruxelles-Capitale, Évaluation de la zone de basses émissions, [rapport 2021](#), p. 15

<sup>3</sup> Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018, article 5, paragraphe 6. Initialement, la réglementation prévoyait au maximum 8 pass par an et par véhicule mais ce nombre a été revu à la hausse lors de l'introduction des nouvelles restrictions le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

<sup>4</sup> Région de Bruxelles-Capitale, Évaluation de la zone de basses émissions, [rapport 2021](#), p. 15

Les véhicules autorisés à la circulation et immatriculés en Belgique n'ont aucune démarche à effectuer pour pouvoir circuler dans la ZFE (pas d'achat de vignette ou de sticker). En revanche, les véhicules immatriculés à l'étranger (à l'exception de ceux immatriculés aux Pays-Bas) doivent s'enregistrer en ligne sur le site internet dédié de la ZFE, préalablement à leur passage ou le lendemain<sup>1</sup>.

Le **contrôle** du respect des restrictions de circulation au sein de la ZFE est effectué de façon automatisée, sur la base des plaques d'immatriculation des véhicules, à l'aide d'un réseau de 353 caméras. Ces caméras sont utilisées à la fois dans le cadre de la ZFE et à des fins policières (projet de la plateforme de vidéo-protection de la Région bruxelloise de Bruxelles Prévention et Sécurité)<sup>2</sup>.

Le non-respect des critères d'accès à la ZFE bruxelloise constitue une infraction, entraînant une **amende de 35 euros**. Chaque nouvelle infraction entraîne une amende du même montant. Cependant, aucune nouvelle amende ne peut être prononcée pour une infraction commise moins de trois mois avant la précédente. Ainsi, sur une année, un maximum de quatre amendes par véhicule peut être prononcé. En cas de difficultés de paiement d'une amende, un échelonnement en plusieurs mensualités peut être proposé par le service de la région Bruxelles Fiscalité<sup>3</sup>.

Par ailleurs, une période de transition de six mois avait été introduite durant le premier semestre 2022, durant laquelle les infractions aux nouvelles restrictions donnaient lieu uniquement à des avertissements.

Une **campagne de communication** a été mise en œuvre en 2021 par la région, préalablement à l'interdiction des véhicules diesel Euro 4 en janvier 2022 (courriers d'information aux habitants, deux grandes campagnes nationales et des campagnes digitales)<sup>4</sup>. Elle a également créé un site internet dédié, en langage accessible, à partir duquel il est possible d'effectuer l'ensemble des démarches (enregistrement, demande de pass journalier, de dérogation...)<sup>5</sup>.

Les **mesures d'accompagnement** suivantes sont également mises en œuvre par la région<sup>6</sup> :

- la création en 2020 d'un service d'information et d'accompagnement personnalisé appelé « *Mobility Coach* ». Fin novembre 2021, une centaine de demandes avait été traitée par ce service et sept « *mobility visits* » organisées afin de faire tester de nouveaux services de mobilité aux participants (trotinette, vélo électrique, *cargo bike*, voiture partagée, train S, etc.) ;

---

<sup>1</sup> <https://lez.brussels/mytax/fr/registration>

<sup>2</sup> <https://lez.brussels/mytax/fr/practical?tab=Controls>

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Région de Bruxelles-Capitale, *op. cit.*, p. 23

<sup>5</sup> <https://lez.brussels/mytax/fr/>

<sup>6</sup> Région de Bruxelles-Capitale, *op. cit.*, p. 24.

- la distribution de **primes pour les particuliers et les entreprises**.

La prime Bruxell'Air s'adresse aux particuliers qui souhaitent adopter d'autres modes de mobilité que la voiture personnelle. Elle a été réformée en 2021 afin de simplifier ses modalités d'octroi et sa gestion. Son montant (de 200 euros à 900 euros) varie en fonction des revenus du ménage du demandeur et donne accès à des aides en faveur de plusieurs options de mobilité (budget vélo, vélos partagés, voitures partagées, taxi et transports en commun)<sup>1</sup>. Elle est conditionnée à la radiation de la plaque d'immatriculation du bénéficiaire. La prime LEZ s'adresse quant à elle aux petites et moyennes entreprises bruxelloises qui doivent remplacer leurs véhicules utilitaires légers concernés par l'interdiction de circuler dans la ZFE. Le nombre de primes distribuées et son montant maximum (15 000 euros au lieu de 3 000 euros) ont tous deux augmenté en 2022<sup>2</sup>.

S'agissant de **l'impact de la ZFE sur la qualité de l'air**, selon les autorités bruxelloises, *« les premiers résultats de la LEZ sont encourageants. En deux ans à peine, le nombre de véhicules diesel les plus anciens en circulation a fortement diminué et les quantités de NOx et PM2.5 émises par les voitures en circulation ont aussi diminué. (...) À moyen terme, on s'attend à ce que la qualité de l'air s'améliore sur l'ensemble du territoire grâce à la LEZ. Bruxelles Environnement prévoit que les normes de qualité de l'air pour le NO2 soient respectées dans l'ensemble des stations de mesure de la région entre 2020 et 2025 »*<sup>3</sup>.

Le rapport 2021 d'évaluation de la zone de basses émissions relève que :

- *« la modification de la composition du parc de véhicules a un impact positif sur les émissions du transport à Bruxelles. Entre juin 2018 et octobre 2021, à mobilité (kilomètres parcourus) constante, la modification de la composition du parc aurait permis de réduire les émissions de 21 % pour les NOx, 26 % pour les particules fines (PM2.5) et 59 % pour le black carbon »* ;

- et qu'*« en 2021, pour la deuxième année consécutive, la limite légale annuelle de concentration de NO2 dans l'air (40µg/m<sup>3</sup>) est respectée à l'ensemble des stations de mesure »*<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> <https://environnement.brussels/citoyen/services-et-demandes/primes-et-aides-financieres/prime-bruxellair>

<sup>2</sup> <https://economie-emploi.brussels/prime-lez>

<sup>3</sup> <https://lez.brussels/mytax/fr/practical?tab=Impact>

<sup>4</sup> Région de Bruxelles-Capitale, *op. cit.*, p. 5.

### 3. ITALIE

- Au niveau national, la législation italienne ne prévoit pas d'équivalent aux ZFE mais permet aux autorités locales de mettre en place des « zones à trafic limité » (ZTL) pour des motifs variés, dont la protection de l'environnement.

- La ville de Milan a mis en place plusieurs ZTL, dont l'une comprenant un péage pour accéder au centre historique, et dont le niveau d'exigence environnementale est plus élevé que la politique de la région lombarde (interdiction des voitures diesel Euro 5).

- Cependant, les restrictions de circulation des ZTL s'appliquent uniquement la journée, en semaine, et certaines dérogations sont prévues, notamment pour les adhérents au programme MoVe In.

#### a) Les ZTL en vigueur en Italie

Au 18 janvier 2023, environ 450 communes<sup>1</sup> étaient autorisées par le ministère des infrastructures et des transports<sup>2</sup> à mettre en place des zones à circulation restreinte (*zona a traffico limitato* - ZTL) sur leur territoire, en application de l'article 7 du code de la route.

#### b) Le cadre juridique national

La législation italienne ne prévoit pas d'équivalent aux ZFE telles qu'elles existent en France ou ailleurs en Europe. Cependant, les communes italiennes peuvent mettre en place des zones à circulation restreinte (*zona a traffico limitato* - ZTL) afin de réguler le trafic routier dans les zones urbaines, **pour des motifs variés**, y compris environnementaux.

L'article 3 du code de la route<sup>3</sup> définit une ZTL comme « *une zone dans laquelle l'accès et la circulation des véhicules sont limités à des heures préétablies ou à des catégories particulières d'usagers et de véhicules* ». Selon l'article 7 du même code, « *en agglomération, les communes peuvent, par arrêté du maire (...) restreindre la circulation de tout ou partie des catégories de véhicules pour des raisons avérées et justifiées de prévention de la pollution et de protection du patrimoine artistique, environnemental et naturel, conformément aux directives émises par le ministre des infrastructures et des transports* ». Elles doivent cependant y être autorisées par le ministère des infrastructures et des transports. Le même article précise que les communes :

- délimitent le périmètre des ZTL après délibération en conseil municipal, « *en tenant compte des effets sur la sécurité routière, la santé, l'ordre public, le patrimoine environnemental et culturel et sur le territoire* » ;

<sup>1</sup> Sur un total d'environ 7 900 communes en Italie.

<sup>2</sup> [https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/normativa/2023-01/elencovarchi\\_18\\_01\\_2023.pdf](https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/normativa/2023-01/elencovarchi_18_01_2023.pdf)

<sup>3</sup> [Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della strada.](#)

- peuvent subordonner à **péage** l'entrée ou la circulation des véhicules à moteur dans une ZTL. Un arrêté du ministre des infrastructures et des transports précise les types de communes pouvant mettre en place un tel péage, les modes de collecte des paiements, les catégories de véhicules exemptés ainsi que les plafonds tarifaires, en tenant compte des émissions polluantes des véhicules et des types de permis de conduire ;

- doivent, dans tous les cas, permettre le libre accès aux ZTL pour les véhicules à propulsion électrique ou hybride ;

- doivent informer de l'existence d'une ZTL au moyen de panneaux appropriés.

La violation d'une interdiction de circulation dans une ZTL fait l'objet d'une sanction administrative et d'une amende comprise entre 83 euros et 332 euros (article 7 (14) du code la route).

Le ministère des infrastructures et des transports a adopté, en 2019, des lignes directrices sur la réglementation de la circulation routière et la signalétique dans les ZTL. *« Les lignes directrices visent à fournir des indications et des modes opératoires afin d'assurer l'adoption, par les différentes municipalités, de mesures conformes à la réglementation prévue à l'article 7 du Code et dans le règlement d'exécution afin de faciliter le respect des règles et interdictions des ZTL, grâce à l'installation de systèmes de signalisation corrects, clairs, sans équivoque et, autant que possible, standardisés. Compte tenu du nombre croissant de communes qui envisagent d'installer des dispositifs électroniques de contrôle de la circulation dans les ZTL, et par rapport aux besoins de plus en plus diversifiés d'appliquer des interdictions à des catégories de véhicules et d'usagers, ainsi qu'à l'extension des ZTL notamment dans les grandes villes, les lignes directrices fournissent également des indications ciblées sur les aspects du contrôle automatique »<sup>1</sup>.*

### c) Les ZTL de Milan

Capitale de la région de Lombardie, la ville de Milan compte 1,36 million d'habitants et s'étend sur une superficie de 182 km<sup>2</sup>. Tout en appartenant à la ZTL de la province de Milan<sup>2</sup> mise en place par la région lombarde, la municipalité de Milan a créé plusieurs ZTL, dont les principales sont les zones B et C, avec des règles de circulation plus strictes et un péage urbain.

---

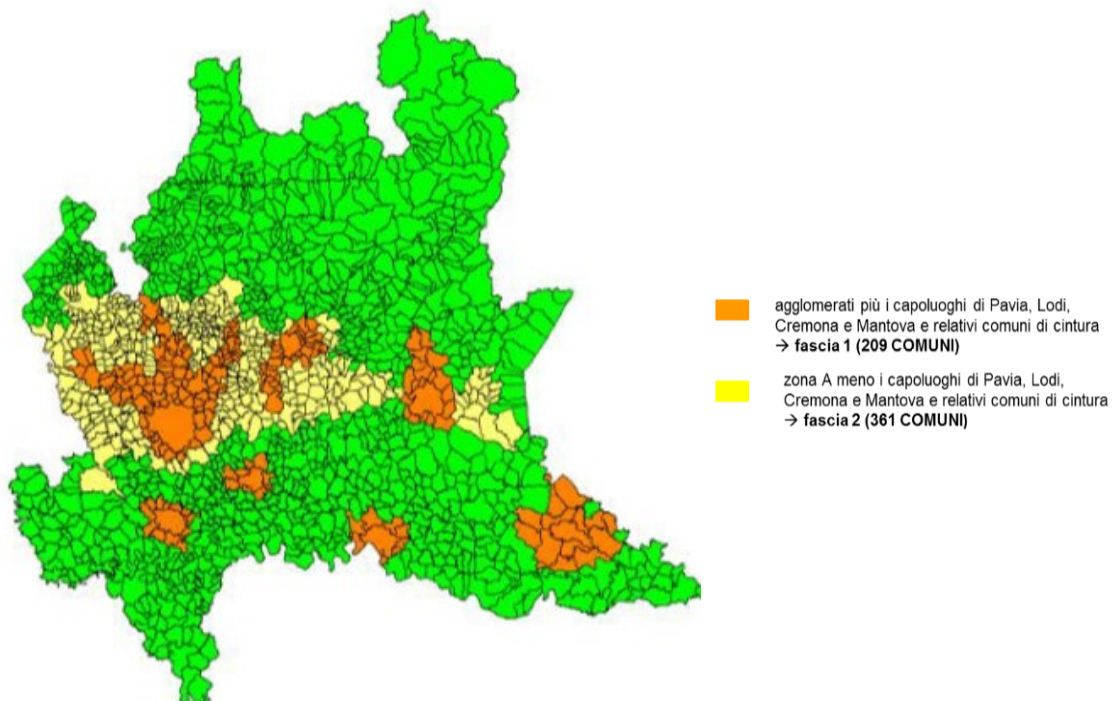
<sup>1</sup> [https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2019-07/Linee\\_Guida\\_ZTL\\_5050\\_28\\_giugno\\_2019.pdf](https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2019-07/Linee_Guida_ZTL_5050_28_giugno_2019.pdf)

<sup>2</sup> La métropole de Milan, qui a succédé en 2015 à la province de Milan, compte 3,22 millions d'habitants, pour une superficie de 1 576 km<sup>2</sup>.

- **La ZTL de la province de Milan (dispositif régional)**

La région de Lombardie a introduit en 2016 des mesures de restriction de circulation des véhicules afin de réduire les émissions de polluants dans l'air. Les restrictions varient selon la période de l'année, le type de véhicule et le classement de la commune en « niveau 1 » (*fascia 1*) ou « niveau 2 » (*fascia 2*). Les **69 communes de la province de Milan** sont classées en **niveau 2**<sup>1</sup>.

### CARTE DES RESTRICTIONS DE CIRCULATION EN LOMBARDIE



Source : Région Lombardie<sup>2</sup>

Depuis septembre 2020, les **voitures et les camions les plus polluants** (véhicules à moteur essence Euro 0 et 1 et à moteur diesel Euro 0, 1, 2 et 3 et sans filtres à particules) sont **interdits à la circulation toute l'année**, du lundi au vendredi hors jours fériés, de 7 h 30 à 19 h 30, dans toutes les communes de niveau 1 et de niveau 2<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> <https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/b33e3947-04c6-4bae-a009-074551396bb7/elenco+comuni+Fascia+2.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=b33e3947-04c6-4bae-a009-074551396bb7>

<sup>2</sup> <https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/f390672e-0066-4750-a5cc-171c21b5a58c/mappa+ambito+di+applicazione.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKS PACE-f390672e-0066-4750-a5cc-171c21b5a58c-oeIugn5>

<sup>3</sup> Regione Lombardia, [Delibera di Giunta Regionale n. 3606](#) del 28 settembre 2020




Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2022, des restrictions de circulation s'appliquent également aux **véhicules** (voitures et camions) **diesel de norme Euro 4** durant le **semestre d'hiver** (du 1<sup>er</sup> octobre au 31 mars), du lundi au vendredi de 7 h 30 à 19 h 30, dans les 209 communes de niveau 1 et dans les cinq communes de niveau 2 comptant plus de 30 000 habitants<sup>1 2</sup> - en dehors de la ville de Milan qui applique ses propres restrictions.

S'agissant des **véhicules à deux roues**, les motos et les cyclomoteurs à deux temps de norme Euro 0 sont interdits à la circulation de façon permanente, toute l'année et dans toutes les communes. Ceux de la norme Euro 1, sont interdits à la circulation uniquement dans les communes de niveau 1, du 1<sup>er</sup> octobre au 31 mars de chaque année, du lundi au vendredi de 7 h 30 à 19 h 30.

Les **autobus** utilisés pour le transport public urbain et interurbain ayant un moteur diesel Euro 0, 1 ou 2 sont interdits à la circulation de façon permanente, dans toutes les communes de niveaux 1 et 2.

### MESURES DE RESTRICTION DE CIRCULATION DANS LA RÉGION DE LOMBARDIE

 STOP AI VEICOLI	Comuni Fascia 1	Comuni Fascia 2 più di 30 mila abitanti	Comuni Fascia 2 meno di 30 mila abitanti	Altri Comuni
Benzina Euro 0 - 1 Diesel Euro 0 - 1 - 2 - 3 (senza FAP*)	tutto l'anno lun-ven 7.30-19.30			nessun blocco
Diesel Euro 4 (senza FAP*)	dal 1° ottobre al 31 marzo lun-ven 7.30-19.30		nessun blocco	nessun blocco
Motocicli e ciclomotori Due Tempi Euro 0	tutto l'anno 24 ore su 24			
Motocicli e ciclomotori Due Tempi Euro 1	dal 1° ottobre al 31 marzo lun-ven 7.30-19.30		nessun blocco	

\*Filtro Anti Particolato che garantisce emissioni di particolato pari o inferiore a 0,0045 g/km oppure pari o inferiore a 0,01 g/kWh (campo V.5 della carta di circolazione) fino al 31 marzo 2023 per le autovetture e fino al 30 settembre 2024 per i veicoli commerciali e per gli autobus.

Source : Région Lombardie<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Varese, Lecco, Vigevano, Abbiategrosso et S. Giuliano Milanese.

<sup>2</sup> Regione Lombardia, [Delibera di Giunta Regionale n. 6545](#) del 20 giugno 2022

<sup>3</sup> [https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/c00e047a-38da-458d-b687-b5cf4ccf96e6/2022\\_LIMITAZIONI+PERMANENTI+\\_NEW.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=R00TWORKSPACE-c00e047a-38da-458d-b687-b5cf4ccf96e6-oe1R8XN](https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/c00e047a-38da-458d-b687-b5cf4ccf96e6/2022_LIMITAZIONI+PERMANENTI+_NEW.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=R00TWORKSPACE-c00e047a-38da-458d-b687-b5cf4ccf96e6-oe1R8XN)



Ces restrictions de circulation ne s'appliquent pas sur les axes routiers suivants : autoroutes, routes d'intérêt régional (R1), tronçons de liaison entre les voies citées précédemment, embranchements autoroutiers et parkings situés aux gares périphériques des transports en commun<sup>1</sup>.

Certains véhicules à moteur sont **exclus des restrictions** de circulation décrites ci-dessus, à savoir<sup>2</sup> : les véhicules électriques et hybrides, les véhicules à essence équipés d'un système alimenté au gaz naturel ou au GPL, les véhicules à moteur diesel équipés de systèmes efficaces<sup>3</sup> et homologués de réduction des poussières fines (par exemple, filtres à particules), les véhicules d'intérêt historique ou de collection, les véhicules classés comme machines agricoles, les motos et cyclomoteurs équipés d'un moteur à quatre temps, les véhicules de police nationale, municipale et provinciale, des forces armées, des pompiers, de la Croix-Rouge italienne, des organes et services de la police municipale et provinciale et de la protection civile, les véhicules médicaux d'urgences, les bus scolaires et de transports publics locaux (sauf ceux ayant un moteur de norme Euro 0, 1 e 2), les véhicules des personnes handicapées et les véhicules apportant assistance à ces personnes, ainsi que les véhicules immatriculés du corps diplomatique et du corps consulaire.

Des **dérogations** sont également prévues dans les cas de figure suivants :

- les véhicules adhérant au **programme « MoVe In »** (*Monitoraggio Veicoli Inquinanti*), mis en place en 2019 par les régions de Lombardie, du Piémont et d'Émilie-Romagne, qui permet aux propriétaires de véhicules soumis à des restrictions de circulation de bénéficier d'une **dérogation kilométrique**, contrôlée en fonction de l'utilisation réelle du véhicule et du style de conduite adopté. « Une boîte noire (black-box), installée sur le véhicule, permet de détecter les distances réelles parcourues via la connexion par satellite à une infrastructure technologique dédiée. [...] en adhérant à MoVe In, le véhicule ne sera plus soumis aux blocages horaires et journaliers en vigueur, mais sera plutôt suivi en fonction du nombre total de kilomètres parcourus dans n'importe quel créneau horaire et pour un nombre maximal de kilomètres par an, établi en fonction du type et de la classe environnementale du véhicule ». Par exemple, une voiture à moteur diesel Euro 4 qui adhère à MoVe In peut bénéficier d'une

---

<sup>1</sup> [Legge Regionale 11 dicembre 2006 , N. 24](#), Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente, article 13

<sup>2</sup> <https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/servizi-e-informazioni/cittadini/Tutela-ambientale/Qualita-dell-aria/misure-di-limitazione-per-qualita-aria/misure-di-limitazione-per-qualita-aria>

<sup>3</sup> Un système efficace de dépoussiérage désigne un système capable de garantir une valeur d'émission de masse de particules égale ou inférieure à 0,0045 g/km ou égale ou inférieure à 0,01 g/kWh, dans l'attente de la réglementation des systèmes capables de réduire à la fois l'émission de poussières et l'émission d'oxydes d'azote (pertinents pour la formation de particules secondaires) et jusqu'au 31 mars 2023 pour les voitures (catégorie M1) et jusqu'au 30 septembre 2024 pour les véhicules utilitaires et bus (catégories N1, N2, N3, M2 et M3).

dérogation pour circuler dans les zones restreintes pour 8 000 km par an<sup>1</sup>. Le coût d'installation de l'équipement est de 30 euros, puis l'utilisateur doit payer un abonnement annuel de 30 euros. Le programme MoVe In est valable pour les conducteurs souhaitant se rendre dans la **zone B de Milan**, sous réserve d'une adhésion spécifique et selon un barème kilométrique particulier (cf. *infra*)<sup>2</sup> ;

- les véhicules diesel de classe Euro 4 dont les propriétaires sont en possession d'un contrat d'achat d'un véhicule de remplacement, daté d'avant le 1<sup>er</sup> octobre 2022, jusqu'à la livraison du nouveau véhicule et au plus tard le 31 mars 2023 ;

- les véhicules appartenant à des entités publiques et privées exerçant des **missions de service public** ou d'utilité publique, identifiables ou avec un marquage adéquat ;

- les véhicules utilisés pour le **transport de personnes malades** suivant des traitements pour des maladies graves ;

- les véhicules avec au moins trois personnes à bord (**covoiturage**) ;

- et les véhicules d'auto-école utilisés pour les exercices de conduite et pour la réalisation des examens pour l'obtention du permis de conduire.

Les communes ne peuvent accorder de dérogations particulières en dehors de celles prévues par les dispositions régionales.

Les contrôles, effectués auparavant de façon entièrement manuelle par les agents de police, sont en partie réalisés depuis 2022 au moyen de **systèmes de détection électronique**<sup>3</sup>.

La violation des mesures de restriction de circulation en vigueur en Lombardie est passible d'une **amende** administrative, d'un montant compris entre 75 euros et 450 euros.<sup>4</sup>

- **La zone B (ville de Milan)**

Introduite en 2012, la ZTL de la zone B couvre toute la ville de Milan - en-dehors de la zone C qui correspond au centre historique - soit environ 136 km<sup>2</sup>. Les restrictions de circulation s'appliquent aux véhicules les plus polluants et aux camions de plus de douze mètres, toute l'année, **du lundi au vendredi de 7 h 30 à 19 h 30** (hors jours fériés).

---

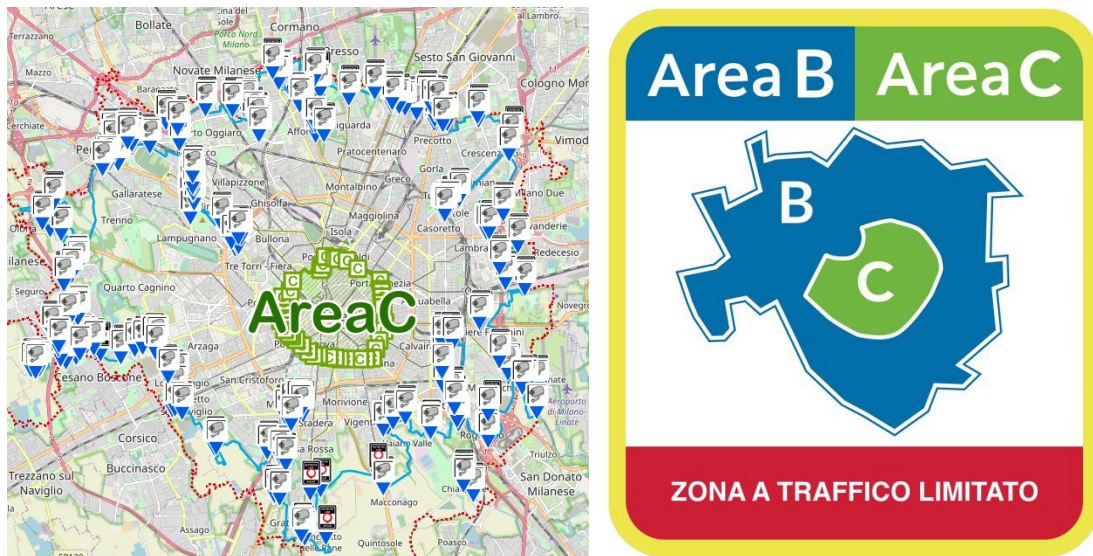
<sup>1</sup> Voir le barème complet : <https://www.movein.regione.lombardia.it/movein/#/cms/move-in>

<sup>2</sup> <https://www.movein.regione.lombardia.it/movein/#/cms/ztl/areaB>

<sup>3</sup> Legge Regionale 11 dicembre 2006 , N. 24, article 13, paragraphe 6 bis.

<sup>4</sup> Legge Regionale 11 dicembre 2006 , N. 24, article 27, paragraphe 18 bis.

## CARTE ET PANNEAU DES ZONES DE CIRCULATION RESTREINTE B ET C DE LA VILLE DE MILAN



Source : Commune de Milan<sup>1</sup>

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2022, l'interdiction de circulation dans la zone B s'applique aux véhicules (voitures et camions) à **moteur essence de la classe Euro 0, 1 et 2** et aux **voitures à moteur diesel de classe Euro 0 à 5** (y compris avec filtre particules)<sup>2</sup>. Les camions et les autobus à moteur diesel Euro 4, avec un filtre à particules installé après 2018, ou Euro 5 demeurent autorisés à la circulation dans cette zone<sup>3</sup>. Pour les véhicules autorisés à circuler, l'entrée dans cette zone n'est pas soumise à péage.

Un certain nombre de **dérogations permanentes** sont prévues<sup>4</sup>. Ainsi, les restrictions de circulation ne s'appliquent pas aux véhicules électriques et hybrides, aux personnes handicapées, aux véhicules de transport de malades, aux véhicules de police, de pompiers, des forces armées, des hôpitaux, des associations de secourisme, de la protection civile et aux véhicules opérant dans le secteur de l'assistance sociale et de la santé pour l'exécution de services gratuits. Des dérogations spécifiques sont également possibles, sur demande, pour les véhicules des médecins généralistes et des pédiatres, les camions de plus de douze mètres transportant certaines marchandises ou équipements et les véhicules de collection de plus de quarante ans<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> <https://geoportale.comune.milano.it/portal/apps/webappviewer/index.html?id=bab7a4fea79f4e8bb0ab01e203168995>

<sup>2</sup> Par rapport à 2019, les restrictions de circulation ont été étendues aux véhicules à moteur essence Euro 2 et aux véhicules à moteur diesel Euro 5.

<sup>3</sup> <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/area-b>

<sup>4</sup> <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/area-b/area-b-domande-e-risposte>

<sup>5</sup> Les véhicules historiques ou de collections entre 20 ans et 40 ans ne bénéficient pas d'une dérogation permanente mais ont droit à un quota de 25 jours dérogatoires (en plus des 50 jours accordés jusqu'au 30 septembre 2023).

De plus, à l'occasion du durcissement des restrictions de circulation le 1<sup>er</sup> octobre 2022, de **multiples dérogations temporaires d'un an, jusqu'au 30 septembre 2023**, ont été introduites, à savoir<sup>1</sup> :

- une **dérogation d'office de 50 jours** pour les véhicules diesel Euro 4 et 5 et les véhicules essence Euro 2. Cette dérogation est utilisable de façon fractionnée pendant un an, sans demande préalable, et permet, dans une même journée, d'entrer et de sortir de la zone B de façon illimitée. À partir de la **deuxième année** d'entrée en vigueur de l'interdiction, il sera possible de bénéficier, sur demande, de **jours de dérogation supplémentaires** pour tous les types de véhicules, quelle que soit leur classe environnementale (25 jours pour les résidents propriétaires de véhicules et 5 jours pour les non-résidents)<sup>2</sup> ;

- une dérogation de vingt jours supplémentaires pour les résidents et non-résidents de la commune de Milan ayant de **faibles ressources** (foyer dont l'indicateur de situation économique équivalente (ISEE)<sup>3</sup> est inférieur à 20 000 euros) ;

- une dérogation pour les propriétaires de véhicules diesel Euro 5 apportant la preuve qu'ils ont conclu un contrat **d'achat d'un nouveau véhicule** avant le 31 mars 2023 ;

- une dérogation pour les véhicules diesel Euro 5 se dirigeant directement vers un **parking relais** et dont le propriétaire dispose d'un abonnement de parking mensuel ou annuel, ainsi que pour ceux utilisés en covoiturage après enregistrement sur une plateforme spécifique ;

- une dérogation pour les véhicules diesel Euro 4 et 5 des **travailleurs postés** qui effectuent des trajets entre leur domicile et leur lieu de travail dans une plage horaire où l'offre de transport public est réduite ;

- une dérogation pour les véhicules des **écoles de conduite** ;

- une dérogation pour les véhicules des **entreprises de construction**.

Les personnes dont les véhicules sont soumis à restriction (véhicules à moteur essence Euro 0,1 et 2 et à moteur diesel Euro 0 à 5), qui ne relèvent pas des dérogations permanentes et qui ont épuisé les autres dérogations temporaires, ont la possibilité d'adhérer au **programme MoVe In** (cf. *supra*).

---

<sup>1</sup> <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/area-b/area-b-deroga-euro5-diesel>

<sup>2</sup> <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/area-b/area-b-agevolazioni-e-deroghe>  
et [https://www.comune.milano.it/documents/20126/457549576/bonus\\_giornalierIWEB.pdf/bcecee3d-95f7-7fe1-3587-e8b8e74042ec?t=1665392535758](https://www.comune.milano.it/documents/20126/457549576/bonus_giornalierIWEB.pdf/bcecee3d-95f7-7fe1-3587-e8b8e74042ec?t=1665392535758)

<sup>3</sup> L'Indicatore della Situazione Economica Equivalente (ISEE) est un indicateur utilisé pour mesurer la situation économique des familles en Italie, notamment utilisé pour l'attribution de prestations sociales.

L'adhésion à MoVe In permet de circuler librement à toute heure de la journée, jusqu'à un nombre maximum de kilomètres par an, établi en fonction du type de véhicule et de sa classe environnementale (par exemple, 2 000 km par an pour un véhicule diesel Euro 5 et 1 800 km par an pour un véhicule diesel Euro 4)<sup>1</sup>.

Pour les véhicules autorisés à circuler, l'accès à la zone B est soumis à **l'enregistrement de la plaque d'immatriculation** du véhicule dans le **système de détection des infractions** (SRI) et à la délivrance d'un laissez-passer<sup>2</sup>. La durée du laissez-passer et ses modalités de délivrance varie les situations. Par exemple, un résident habituel, propriétaire de son véhicule, obtient un laissez-passer à durée illimitée<sup>3</sup>.

Le contrôle du respect des restrictions de circulation est effectué de façon automatisée, par la police locale ou les auxiliaires de stationnement, à l'aide d'un ensemble de **caméras** vidéos et des **systèmes informatiques** qui interrogent en temps réel la base de données du système de gestion des laissez-passer afin de vérifier le laissez-passer associé à une plaque d'immatriculation spécifique<sup>4</sup>.

La circulation en zone B avec un véhicule non autorisé est passible d'une **amende** administrative d'un montant compris entre 163 euros et 658 euros<sup>5</sup>. En cas de récidive dans les deux années suivantes, le montant augmente et le permis de conduire peut être suspendu pour une durée de 15 jours à 30 jours.

### Les financements pour le remplacement de véhicule

L'entrée en vigueur des restrictions de la zone B depuis 2019 s'est accompagnée du versement de contributions publiques par la ville (5 millions d'euros en 2022) pour le remplacement des véhicules nuisibles à l'environnement par des véhicules neufs moins polluants, en faveur des résidents et des entreprises.

Pour les résidents, l'aide porte sur l'achat de véhicules électriques, hybrides ou à moteur essence d'un montant maximal de 45 000 euros et de deux ou trois roues électriques (60 % dans la limite de 3 000 euros). L'aide n'est pas soumise à condition de ressources mais elle peut être majorée pour les foyers les plus pauvres<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/area-b/movein-area-b>

<sup>2</sup> <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/ztl-zone-a-traffico-limitato-corsie-riservate-aree-pedonali>

<sup>3</sup> <https://www.comune.milano.it/servizi/pass-per-ztl>

<sup>4</sup> <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/ztl-zone-a-traffico-limitato-corsie-riservate-aree-pedonali>

<sup>5</sup> Le système de télésurveillance de la ville de Milan fournit systématiquement une photo prouvant l'infraction. Voir : <https://www.comune.milano.it/servizi/multe-e-sanzioni-foto-infrazioni>

<sup>6</sup> <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/area-b/area-b-contributi-per-la-sostituzione-dei-veicoli>

La municipalité de Milan a adopté un **calendrier** de durcissement progressif des restrictions de circulation **jusqu'en 2030** (interdiction de circulation de tous les véhicules à moteurs diesel Euro 6). Pour les voitures de particuliers, la prochaine échéance est le 1<sup>er</sup> janvier 2025, avec l'extension de l'interdiction à la circulation aux voitures à moteur essence Euro 3 et à moteur diesel Euro 6 A, B et C acquis après le 31 janvier 2018.

**CALENDRIER D'ÉVOLUTION DES RESTRICTIONS DE CIRCULATION  
DANS LA ZONE B DE MILAN**

*(classe environnementale minimale pour circuler en zone B)*

Applicable à partir de	Voitures		Véhicules commerciaux		Motos		
	Essence	Diesel	Essence	Diesel	2 temps	Essence	Diesel
25 février 2019	Euro 1	Euro 4	Euro 1	Euro 4	Euro 2		
1 <sup>er</sup> octobre 2019		Euro 5		Euro 4			
1 <sup>er</sup> octobre 2020	Euro 2			Euro 5		Euro 2	
1 <sup>er</sup> octobre 2022	Euro 3	Euro 6	Euro 3	Euro 6	Euro 3		
1 <sup>er</sup> octobre 2024						Euro 2	Euro 3
1 <sup>er</sup> octobre 2025	Euro 4	Euro 6		Euro 6	Euro 3	Euro 3	Euro 4
1 <sup>er</sup> octobre 2028	Euro 5	Euro 6d <sup>1</sup>	Euro 5			Euro 4	
1 <sup>er</sup> octobre 2030			Euro 6d interdit				

*Source : urbanaccessregulations.eu et commune de Milan<sup>2</sup>*

<sup>1</sup> Véhicules acquis après le 31 décembre 2018.

<sup>2</sup> [https://www.comune.milano.it/documents/20126/696294/Area\\_B+%281535359330748%29.pdf/eda52f27-24ba-23a9-59cc-dadafb19993d?t=1551459125554](https://www.comune.milano.it/documents/20126/696294/Area_B+%281535359330748%29.pdf/eda52f27-24ba-23a9-59cc-dadafb19993d?t=1551459125554)

- **La zone C (ville de Milan)**

La ZTL de la zone C correspond au centre historique de la ville de Milan. Elle est délimitée par 43 portillons électroniques, équipés de caméras vidéo. Active du lundi au vendredi, de 7 h 30 à 19 h 30, elle prévoit à la fois **des restrictions de circulation et un système de péage** pour les véhicules autorisés.

Les véhicules suivants sont interdits d'accès et de circulation dans la zone C :

- depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2022, les **voitures à moteur essence Euro 0, 1 et 2 et à moteur diesel Euro 0 à 5** (y compris avec un filtre à particules) et, depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2023, les **camions** à moteur essence Euro 0, 1 et 2 et à moteur diesel Euro 0 à 5 (y compris avec filtre à particules si celui-ci n'est pas assez efficace)<sup>1</sup>. Un calendrier de durcissement progressif des restrictions a été adopté, jusqu'à l'interdiction de circulation des véhicules à moteur diesel Euro 6 en 2030 ;

- les véhicules à double alimentation diesel-GPL et diesel-méthane (de classe Euro 0, 1, 2 et 3) ;

- les motos et mobylettes à deux temps de classe essence Euro 0 et 1 et diesel Euro 0 et 1 ;

- les véhicules d'une longueur supérieure à 7,5 mètres ;

- les véhicules de transport de marchandises, durant la tranche horaire 8 h 00-10 h 00.

Des dérogations aux restrictions de circulation sont en vigueur pour les véhicules transportant des médicaments urgents, les véhicules de collection et pour certains véhicules d'une longueur supérieure à 7,5 mètres (services publics d'électricité et de gaz, véhicules de chantier...)<sup>2</sup>.

Les conducteurs de véhicules autorisés à la circulation dans la zone C doivent acheter un **billet d'entrée** (5 euros par jour pour les particuliers non-résidents, 3 euros par jour pour les véhicules de service des entreprises et 2 euros par jour pour les résidents, au-delà du quota de 40 jours gratuits)<sup>3</sup>. Les billets peuvent être achetés sur Internet, par téléphone, par SMS, dans les bureaux de tabac et marchands de journaux, dans certains distributeurs de billets et dans l'un des 500 parcmètres de la ville.

---

<sup>1</sup> <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/area-c/area-c-calendario-prossimi-divieti>

<sup>2</sup> <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/area-c/area-c-domande-e-risposte>

<sup>3</sup> <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/area-c/area-c-domande-e-risposte>

Sont exemptés de péage : les véhicules électriques<sup>1</sup>, les véhicules à deux roues autorisés à entrer dans la zone C, les véhicules des corps diplomatique et consulaire, les ambulances et les véhicules de la protection civile, de la police et des forces armées, les véhicules des personnes handicapées ainsi que, jusqu'au 30 septembre 2023, les autobus et les camionnettes hybrides.

Le contrôle du respect des restrictions de circulation et du péage s'effectue de façon automatisée, à l'aide de caméras. L'entrée dans la zone C sans ticket est passible d'une amende d'un montant compris entre 80 euros et 335 euros.

En dépit d'une tendance, sur la longue durée, à l'amélioration de la qualité de l'air et des mesures de restriction prises, la qualité de l'air à Milan demeure dégradée. En 2022, il s'agit de la seule ville de la région (avec Bergame) où la qualité de l'air ne s'est pas améliorée par rapport à l'année précédente, avec la persistance de dépassements des valeurs limites de NO<sub>2</sub> et de PM<sub>10</sub><sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2022, les voitures hybrides ne sont plus exemptées de péage.

<sup>2</sup> <https://www.lombardianotizie.online/comunicato-stampa/news-qualita-aria-nel-2022-aria-migliore-per-quanto-riguarda-il-biossido-di-azoto/>