



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*



LE FONDS VERT

Fonds d'accélération
de la transition
écologique dans
les territoires



AXE 3

Accompagnement du déploiement des zones à faibles émissions (ZFE)

Édition 2024



**Cahier d'accompagnement des porteurs
de projet et des services instructeurs**

Pour toute demande de renseignement concernant les mesures du fonds vert,
consultez le site internet départemental de l'Etat de votre département :
[www.\[nom-du-département\].gouv.fr](http://www.[nom-du-département].gouv.fr)
ou contactez votre sous-préfet d'arrondissement
ou la direction départementale des territoires (et de la mer)
ou les directions et services de l'Etat outre-mer.

**FRANCE
NATION
VERTE** 

Agir • Mobiliser • Accélérer



1. CONTEXTE ET AMBITION

1.1. Contexte

La qualité de l'air s'est améliorée ces dernières années, mais elle représente toujours un enjeu sanitaire majeur en France.

La France ne respecte pas, de façon régulière, sur plusieurs territoires, les normes de qualité de l'air, en particulier pour les oxydes d'azote (principalement émis par le transport routier) et les particules.

Plusieurs contentieux sont en cours : la France a notamment été condamnée pour manquement (insuffisance d'actions) par :

- Le Conseil d'Etat (contentieux « les Amis de la terre », déjà 30 M€ d'astreinte versés au titre de 2021 et du premier semestre 2022, dans le cadre d'un processus réévalué tous les 6 mois) ;
- La Cour de justice de l'Union européenne (manquement pour dépassement de la valeur limite pour le dioxyde d'azote dans 12 zones).

Par ailleurs, la Commission européenne entend renforcer les exigences sur la qualité de l'air ambiant, et a proposé une révision de la directive sur la qualité de l'air ambiant, dans un contexte où l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a publié de nouvelles valeurs guides (divisant par 2 la valeur guide annuelle pour les PM_{2,5}, et par 4 celle pour le NO₂). Ces nouvelles valeurs guides étaient, au regard des données 2019, dépassées pour la France sur 98% des zones administratives de surveillance du territoire pour les PM_{2,5} et sur 88% des zones pour le NO₂.

Le domaine des transports est particulièrement émetteur d'oxydes d'azote et de particules. L'un des principaux enjeux pour le Gouvernement est de limiter la pollution atmosphérique liée aux déplacements de personnes et de marchandises, et de favoriser des modes de déplacements plus propres. Les zones à faibles émissions (ZFE) constituent l'un des outils essentiels à cet effet, très répandu en Europe.

Les zones à faibles émissions (ZFE) sont des zones comportant des voies routières dans lesquelles sont instaurées une restriction d'accès, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, pour certaines catégories de véhicules polluants. Ce sont les collectivités qui définissent les ZFE (calendriers, critères des restrictions, horaires, exemptions, etc.). Les véhicules (voitures, 2 roues motorisés, véhicules utilitaires légers, poids lourds) sont catégorisés par une vignette Crit'air, indiquant leur niveau de pollution.

Au 1^{er} janvier 2024, 12 ZFE sont adoptées en France (5 territoires « ZFE effectifs » et 7 territoires de vigilance¹). Des restrictions de circulation sont en vigueur dans 11 d'entre elles (agglomérations

¹ La loi distingue deux situations :

- Les territoires dits « ZFE effectifs » : ce sont les agglomérations en dépassement régulier des valeurs limites de la qualité de l'air. Au 1^{er} janvier 2024, 5 agglomérations sont concernées (Paris, Lyon, Marseille, Rouen, Strasbourg). Ces territoires doivent être couverts par une ZFE comportant des restrictions pour les voitures diesel de plus de 18 ans au 1^{er} janvier 2024 (Crit'Air 4), puis pour les voitures diesel de plus de 14 ans et les voitures essence de plus de 19 ans au 1^{er} janvier 2025 (Crit'Air 3) ;

- Les territoires de vigilance : ce sont les autres agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants. Sur ces territoires, les collectivités doivent mettre en place une ZFE avant le 31 décembre 2024, en application de la loi climat et résilience, incluant *a minima* des restrictions concernant des véhicules non classés, du fait de leur ancienneté, au classement Crit'air. La(es) catégorie(s) ciblée(s) par les restrictions (voitures, et/ou véhicules utilitaires légers, et/ou poids-lourds, voire deux-roues motorisés) restent au libre choix de la



de Rouen, Paris, Reims, Strasbourg, Lyon, Saint-Etienne, Grenoble, Toulouse, Montpellier, Nice, et Marseille) et une ZFE est actuellement en période pédagogique (Clermont Ferrand). Leur déploiement doit donc être étendu à 30 autres territoires de vigilance d'ici fin 2024 en application de la loi « climat et résilience » (toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées en métropole à l'exception de Saint-Nazaire, dont les résultats de qualité de l'air respectent les valeurs recommandées par l'OMS – voir carte ci-après). Certaines ZFE en vigueur doivent par ailleurs être étendues d'ici fin 2024 pour respecter le périmètre minimal imposé par la loi « climat et résilience »², quelle que soit la situation du territoire (c'est-à-dire la couverture par la ZFE d'au moins 50 % de la part de la population de l'EPCI le plus peuplé de l'agglomération résidant dans le périmètre de l'agglomération).

Il est nécessaire de finaliser le déploiement de ces 42 ZFE, et de poursuivre le renforcement progressif des ZFE déjà créées, pour améliorer la qualité de l'air et éteindre les contentieux sur le dioxyde d'azote. C'est une politique prioritaire du Gouvernement.

La réussite de cette politique nécessite un accompagnement des usagers des ZFE, pour favoriser l'acceptabilité de la mise en œuvre des restrictions de circulation et soutenir les ménages et les entreprises dans les changements concernant tant la mobilité des personnes que la logistique urbaine.

S'agissant de la mobilité des personnes, une attention particulière doit être portée aux périurbains. En effet, si les alternatives à la voiture sont généralement assez développées dans les zones urbaines (transports publics, aménagements cyclables, trottinettes et vélos en libre-service, etc.), elles le sont beaucoup moins dans les zones périurbaines, qui représentent pourtant une grande partie du bassin de mobilité et des émissions polluantes de l'aire urbaine.

Plusieurs aides nationales permettent d'accompagner les usagers des ZFE (cf. liste en annexe). Et certaines collectivités territoriales complètent les dispositifs de soutien nationaux avec des aides locales pour les ménages ou entreprises.

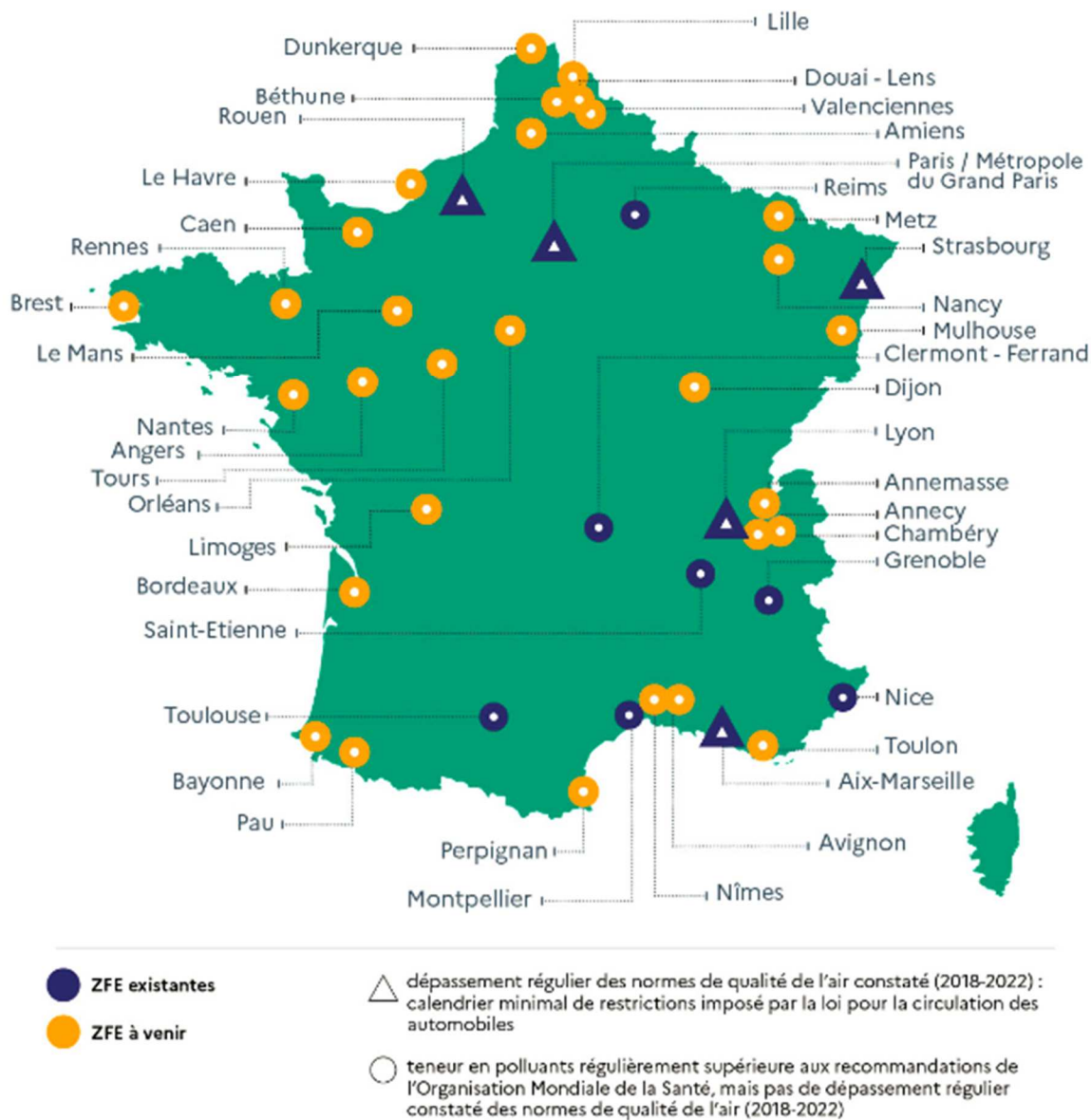
S'agissant de l'accompagnement des collectivités concernées par le déploiement des ZFE, en complément des dispositifs existants (cf. paragraphe 2.4 et liste en annexe), la mesure du fonds vert pour « accompagner le déploiement des ZFE » est reconduite en 2024, pour soutenir les collectivités territoriales des 42 ZFE obligées, dans les actions qu'elles mettent en œuvre pour accélérer la création des ZFE d'ici fin 2024 et le renforcement progressif des ZFE déjà créées (études d'analyse préalable ou d'évaluation ex post, signalisation, contrôles, etc.), et pour faciliter à court terme l'adaptation de tous les usagers (dispositifs d'aides, d'information et de conseils, études et aménagement de voirie, etc.) et renforcer à moyen-terme les solutions de mobilité à faibles émissions et la logistique urbaine durable.

collectivité. L'action dans ces territoires de vigilance s'inscrit dans le contexte de révision en cours au niveau européen des seuils réglementaires et pour tenir compte des recommandations de l'OMS.

² Plus d'informations sur les zones à faibles émissions et les solutions de mobilité peu polluantes sur le portail : <https://mieuxrespirerenville.gouv.fr/>



DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)



1.2. Ambition écologique du projet financé

La loi « climat et résilience » fixe dans l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT) des obligations minimales en fonction des zones concernées (cf. point 1.1).

Pour les agglomérations avec dépassement régulier des valeurs limites pour la qualité de l'air, l'objectif prioritaire est de respecter ces valeurs limites dans les délais les plus courts possibles.

La ZFE est l'une des mesures principales pour atteindre cet objectif.



Pour l'ensemble des agglomérations, l'ambition est de réduire les émissions polluantes pour s'approcher progressivement, autant que possible, des valeurs guides de l'OMS, objectif également poursuivi par la révision de la directive qualité de l'air ambiant proposée par la Commission européenne³.

Le déploiement des ZFE est une mesure intrinsèquement verte, dans la mesure où elle permet d'améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants (NO₂ et particules fines), et de réduire l'exposition de la population.

2. ÉLIGIBILITÉ ET SÉLECTION DES PROJETS

2.1. Porteurs de projets éligibles

La mesure concerne la France métropolitaine.

Les porteurs de projets éligibles sont les entités suivantes concernées par une ZFE en vigueur ou devant être créée au titre de la loi « climat et résilience », y compris dans l'aire d'attraction du territoire des ZFE ou présentant leur intérêt pour des flux ayant pour origine ou destination la ZFE (en vigueur ou en projet), sous réserve que leur projet respecte les règles européennes applicables aux aides d'État⁴ :

- Les collectivités territoriales (communes, départements, régions) et leurs groupements (EPCI...) ;
- Les établissements publics locaux portant la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (notamment les syndicats mixtes et pôles métropolitains) ;
- Les établissements publics locaux bénéficiant d'une délégation de maîtrise d'ouvrage d'une collectivité territoriale ou d'une autorité organisatrice de la mobilité (en particulier les sociétés publiques locales) ;
- Les collectivités, groupement ou établissement public disposant d'une délégation de compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité ou de la compétence voirie sont également éligibles.

Le porteur de projet peut mentionner dans son dossier un « co-portage » avec un partenaire public ou privé : dans ce cas, les relations conventionnelles ou contractuelles seront détaillées

³ Le tableau suivant récapitule, pour certains polluants concernés directement par le transport routier, les valeurs réglementaires actuelles, les valeurs proposées par la Commission européenne dans le cadre de la révision de la directive sur la qualité de l'air ambiant, et les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé :

Polluant	Unité	Durée	Jalons intermédiaires OMS				Seuil référence OMS 2021	Seuil UE proposé (2030)	Seuil UE actuel
			1	2	3	4			
NO ₂	µg/m ³	Annuelle	40	30	20		10	20	40
PM ₁₀	µg/m ³	Annuelle	70	50	30	20	15	20	40
PM _{2,5}	µg/m ³	Annuelle	35	25	15	10	5	10	20

⁴ Pour mémoire, le guide réalisé par le Ministère de l'Economie, des Finances et de la Relance est disponible au lien suivant : https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/daj/publications/Vade-mecum-aides-Etat-2020/Vademecum_aides240920.pdf





ainsi que toutes les informations utiles à l'établissement de la convention financière si le co-porteur est susceptible de percevoir directement des subventions.

Le porteur de projet principal peut être un établissement public d'Etat (grand port maritime, chambre consulaire, etc.) uniquement si une collectivité territoriale (commune, EPCI, département ou région) est partie prenante du projet et porte la demande ou est présentée comme co-porteur dans la demande de subvention. Dans ce cas, les relations conventionnelles ou contractuelles seront également détaillées.

2.2. Nature des projets éligibles

Afin d'être éligibles, les projets doivent être suffisamment matures, pour permettre un engagement des crédits du fonds d'ici fin 2024.

Les projets éligibles concernent des études autres que celles directement imposées par la réglementation, la mise en place de dispositifs d'information et de conseil (incluant la formation des acteurs), de services numériques, la mise en place de dispositifs incitatifs pour déployer les mobilités alternatives, l'achat d'équipements et la mise en place d'aménagements.

Les projets doivent bénéficier à des usagers réguliers de la ZFE. Ils doivent donc être localisés dans la ZFE ou dans l'aire d'attraction de la ZFE⁵ (cf. carte en annexe), ou démontrer leur intérêt pour des flux ayant pour origine ou destination la ZFE (exemple des cars express).

Les projets éligibles sont les suivants⁶ :

Classe 1 : études (hors études réglementaires prévues par le III de l'article L2213-4-1 du CGCT) :

- Etudes de diagnostic et études préalables pour la mise en place de la ZFE : études permettant de caractériser et projeter le parc, l'offre de mobilité, les infrastructures sur le territoire, les usagers, et les besoins liés à la mise en place de la ZFE (la signalisation relative à la ZFE, la mise en place du contrôle sanction...). Cette liste est non exhaustive ;
- Etudes de solutions de mobilité à déployer pour :
 - Mettre en place des pôles d'échanges, des voies réservées et des parc-relais ;
 - Développer le vélo et la marche notamment par la création d'aménagements cyclables, de zones de circulations apaisées et de développement de services ;
 - Mettre en place des lignes de covoiturage et de cars express sur les zones d'accès à la ZFE ;
 - Plus largement, établir un plan de transport (offre de transport public périurbain et de mobilité desservant la ZFE, plan de mise en place de voies réservées, plan de développement du transport de marchandises par vélo...).

⁵ Cartographie dynamique des aires d'attraction des ZFE éligibles :

<https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=a2e506e3-af00-4382-afed-1e928b18ea83#>

⁶ Exemples de projets soutenus en 2023 : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/blog/webinaire-fonds-vert-presentation-de-la-mesure-acc/>



Classe 2 : Dispositifs d'information et de conseil sur les modalités de mise en œuvre de la ZFE et les solutions de déplacement alternatives :

- Campagne de communication et de sensibilisation (hors campagne d'information locale prévue au III, alinéa 5, de l'article L2213-4-1 du CGCT) et actions en faveur de l'accompagnement au changement ;
- Mise en place d'un guichet d'information ou de conseil : ouverture d'un numéro vert, mise à disposition de conseiller(s) mobilité au sein du territoire ;
- Actions de formation des acteurs (conseillers mobilité, acteurs relais, agents de police en charge des contrôles...) aux enjeux et solutions ;
- Autres (porte à porte, affichage dans les loges et commerces, etc.).

Classe 3 : Déploiement de services numériques :

- Numérisation des arrêtés de circulation et versement de ces arrêtés au sein de la base nationale DiaLOG ;
- Services numériques facilitant l'accès à la ZFE (portail d'information, outil de demandes et traitement des dérogations, etc.) ;
- Services numériques facilitant l'information et l'accès aux aides visant au verdissement des transports pour les usagers ;
- Services numériques favorisant le report modal vers des mobilités douces ou partagées (compte-mobilité « MAAS » - *Mobility as a service*, etc.) ;

Classe 4 : Dispositifs incitatifs pour développer les mobilités propres (liste limitative) :

- Dispositifs visant à faciliter et renforcer l'utilisation de vélos (avec ou sans assistance électrique) ou vélos cargo :
 - 🔍 Aide à la réparation (formations, mise en place de primes, création de stations de réparation en libre-service, etc.) ;
 - 🔍 Mise en place de vélos école (pour enfants ou adultes) ;
 - 🔍 Dispositifs de recharge de vélos à assistance électrique ;
 - 🔍 Mise en place d'une offre de location de vélos (en libre-service, en location courte ou longue durée) ;
- Développement de l'offre de services de mobilité proposée aux administrés par l'acquisition d'équipements et de véhicules pour :
 - 🔍 Le développement d'une offre de transport public périurbaine desservant la ZFE ou des pôles d'échange à proximité de la ZFE ;
 - 🔍 Une offre de service d'autopartage (véhicules Crit'air 1 et E) ;
 - 🔍 Une offre de service de covoiturage ;
- Dispositif expérimental d'aide au changement de mobilité (péage inversé, primes à l'essai d'offres de mobilité actives et partagées, cartes pré-payées pour les transports en commun...). Pour être éligible, l'expérimentation devra faire l'objet d'un suivi et d'une évaluation des effets du dispositif sur les trajets quotidiens des usagers. Les modalités de suivi et d'évaluation seront précisées dans la demande de subvention ;



Classe 5 : Achats d'équipements et aménagements (liste limitative) :

- Investissement pour la mise en place de la signalisation (panneaux, marquage au sol...) relative à la ZFE ;
- Achat des équipements, logiciels et prestations nécessaires au contrôle/sanction ;
- Aménagements de voirie et de stationnement pour développer le vélo et la marche, le covoiturage, l'autopartage, les transports collectifs (hors ceux déjà soutenus par l'État dans le cadre du 4^{ème} appel à projets « transports collectifs en site propre ») ou la logistique urbaine durable ;
- Aménagements de parcs relais, voies réservées ou pôles intermodaux permettant de réduire les émissions polluantes du transport de personnes et de marchandises dans le périmètre de la ZFE ;
- Electrification de quais dans les zones portuaires.

Concernant les conseillers mobilité prévus en classe 2, seul le recrutement de contractuels sur de nouveaux postes et contrats est éligible.

Les aménagements cyclables devront respecter les recommandations du Cerema⁷ (dont une largeur minimale de 3 m pour une piste bidirectionnelle), sauf dérogations ponctuelles et dûment justifiées. Dans le cas d'un projet de voirie plus large dédié à plusieurs modes de transport, seuls les aménagements dédiés au vélo et à la marche sont éligibles. La chaussée dédiée aux automobiles et l'éclairage public ne sont pas éligibles, par exemple.

L'exécution du projet (ou, le cas échéant, des postes de dépenses de l'opération ciblés par la subvention) ne peut commencer avant que le dossier de demande ne soit déposé sur la plateforme Démarches Simplifiées (sauf urgence avérée). L'accusé de réception reçu suite au dépôt de la demande permet de commencer les travaux concernés, sans préjuger toutefois de l'obtention d'une éventuelle subvention.

Une unique demande de subvention peut être réalisée pour plusieurs projets ou classes listés ci-dessus.

Par ailleurs, le fonds vert peut aider les collectivités à faire émerger des projets à forte ambition environnementale sur une enveloppe dédiée à des prestations d'ingénierie d'animation, de planification ou de stratégie, qui peut permettre le financement d'un appui pour le pilotage et l'accompagnement du projet subventionné par la mesure « accompagnement du déploiement des ZFE ». La mobilisation de cette enveloppe se fait via une demande complémentaire dans le cadre de la mesure « ingénierie » du fonds vert⁸.

Ne sont **pas éligibles** au fonds :

- Tout projet ne s'inscrivant pas dans un projet de déploiement d'une ZFE existante ou d'instauration d'une ZFE en réponse à la loi climat et résilience ;

⁷ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Recommandations%20techniques%20du%20CEREMA_0.pdf

⁸ <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/23fa-soutenir-lingenierie-des-collectivites-pour-l/>



- Tout projet de verdissement des flottes publiques ou privées, quel que soit le mode de transport ;
- Tout projet d'aménagement de voiries (piste cyclable, voie réservée, voie piétonne...) hors ZFE ne desservant pas un trajet vers la ZFE ;
- La mise en place d'aides à l'acquisition de véhicules et cycles pour des collectivités, des entreprises ou des particuliers pour leurs usages propres ;
- L'achat de véhicules et cycles autres que ceux listés en classe 4 du présent cahier ;
- Les services express métropolitains (ferroviaires) et les études correspondantes, qui sont financées par ailleurs ;
- Les infrastructures de recharge de véhicules électriques et les infrastructures d'avitaillement en autres carburants ou combustible (gaz, biocarburant, hydrogène, etc.). Les études, services numériques, dispositifs de recharge de vélos et de navires et bateaux, ainsi que les projets d'aménagement listés en classe 5 intégrant des infrastructures de recharge de véhicules électriques demeurent toutefois éligibles ;
- Les projets déjà soutenus dans le cadre du 4^{ème} appel à projets « transports collectifs en site propre », du fonds mobilités actives et des programmes CEE ;
- Les projets de stationnement vélo sécurisés éligibles au programme ALVEOLE+.

2.3. Hiérarchisation et sélection des projets

Hiérarchisation des projets

Les dossiers éligibles pourront être instruits en donnant **priorité aux projets visant une ambition forte pour le déploiement de la ZFE, et :**

- Constituant une étape préalable à la création ou au renforcement de la ZFE ;
- Ayant un impact pour faire connaître la ZFE auprès de ses usagers, les sensibiliser sur ses enjeux et les accompagner sur ses solutions ;
- Favorisant le déploiement d'une offre de mobilité diversifiée (mobilités actives, partagées, transport collectif) en particulier l'offre alternative pour les déplacements agglomération-périphéries ;
- Ayant un impact positif en termes de résultats sur la qualité de l'air.

Sont également à prioriser les actions :

- S'inscrivant dans un projet global cohérent à l'échelle de l'agglomération, voire à l'échelle de plusieurs agglomérations obligées (actions de communication, services numériques, etc.) ;
- Le cas échéant, partagées et concertées entre les collectivités territoriales concernées, en particulier avec la collectivité en charge de mettre en place la ZFE (dans ce cadre, une justification d'une prise de contact auprès de cette collectivité, voire son avis sur le projet, pourra être demandé par le service instructeur) ;
- Bénéficiant aux usagers les plus impactés par les restrictions de la ZFE (zones périurbaines, etc.), et en particulier les usagers les plus vulnérables (ménages à faibles revenus, très petites entreprises).



Instruction

Le préfet de région dans laquelle est implantée la ZFE concernée (y compris pour les territoires éligibles situés dans l'aire d'attraction hors des limites de la région), ou par délégation le préfet de département dans lequel est implantée la ZFE (y compris pour les territoires éligibles situés dans l'aire d'attraction hors des limites du département), procédera à la sélection des projets lauréats et à la détermination du montant de la subvention attribuée, après instruction par les services déconcentrés de l'Etat (services des DREAL en charge de la qualité de l'air), en lien avec l'ADEME et le CEREMA, et en tant que de besoin les autres services déconcentrés concernés (autres services de la DREAL, DDT-M, DIR, etc.).

Les préfets de département non délégataires ainsi que, si différents, les préfets des régions et départements d'implantation des projets, seront systématiquement consultés en amont de la décision.

Détermination du montant de la subvention attribuée

Le montant de financement (des projets éligibles et retenus) est déterminé pour chaque opération en respectant des modalités de subventions précisées au point 3. Il pourra être adapté en fonction de la situation locale, en tenant compte :

- De l'ambition écologique du projet ;
- De la contribution du projet aux objectifs de la ZFE, et à son acceptabilité sociale ;
- De la capacité contributive du porteur de projet : à titre d'exemples au regard de la capacité d'autofinancement net moyenne sur trois ans, de la durée de remboursement de la dette ou de l'endettement par habitant de la collectivité, etc. ;
- De la fragilité socio-économique du territoire : à titre d'exemples, au regard du taux de chômage, de l'évolution démographique et de l'emploi, de l'évolution de la vacance de logement et du foncier économique...), etc. ;
- De l'éligibilité du projet au fonds mobilité actives ou à la mesure covoiturage du fonds vert, pour application d'un taux de subvention au maximum similaire à ceux respectivement accordés aux projets soutenus par ces dispositifs ;
- De l'exemplarité du projet.

Ces taux d'intervention s'appliquent sur l'assiette éligible, hors taxe.

2.4. Articulations avec les autres dispositifs liés

Les principales autres aides mobilisables pour l'accompagnement des collectivités et des usagers concernés par les ZFE sont précisées en annexe.

Les porteurs de projet doivent s'orienter prioritairement vers les dispositifs de soutien visant spécifiquement le type de projets concerné, lorsque ceux-ci existent.

Le cumul du fonds vert avec des financements provenant de programmes CEE en cours (ALVEOLE PLUS, ADVENIR, AVELO 3, TIMS, InTerLUD+, Marguerite, Cyclocargologie, Objectif employeur pro-vélo, etc.) ou à venir pour une même action est exclu.



Un projet de covoiturage ne pourra faire l'objet d'une prise en charge par le fonds vert au titre à la fois du « développement du covoiturage » et de « l'accompagnement à la mise en place des ZFE ». Les conditions d'éligibilité et de soutien sont similaires à celles figurant dans le cahier d'accompagnement relatif au covoiturage.

Les porteurs de projet pourront, le cas échéant, mobiliser les capacités d'intervention de la Banque des territoires sous forme de financements d'ingénierie territoriale (pour accompagner le montage et la structuration des projets) ou d'offres de prêts sur fonds d'épargne (pour renforcer l'effet levier du fonds vert en faveur d'investissements à impacts).

Le cas échéant, le renforcement éventuel des effectifs nécessaires au sein de la collectivité pour mener à bien le pilotage et l'accompagnement du projet peut faire l'objet d'une demande de subvention au titre de la mesure dédiée à l'ingénierie.



3. MODALITÉS DE CANDIDATURE ET DE CONTRACTUALISATION

3.1. Composition et modalités de dépôt des dossiers de candidature

Tous les dossiers de candidature doivent être déposés sur la plateforme unique de dépôt Démarches simplifiées, accessible depuis la plateforme Aides-territoires :

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/c000-accompagner-le-deploiement-des-zones-a-faible/>

Un échange préalable avec les services de l'Etat avant le dépôt de la demande en ligne est recommandé afin de s'assurer que le fonds vert est l'outil adapté au soutien du projet concerné, au regard des autres aides financières « de droit commun » proposées par l'Etat et par les opérateurs (pour l'ingénierie comme pour la partie investissement).

Lorsqu'une demande a été déposée en 2023 et qu'elle n'a pas pu être instruite au cours de l'exercice, il n'est pas nécessaire de déposer une nouvelle demande en 2024. Le dossier déjà déposé sera basculé sur l'exercice 2024 : le porteur de projet recevra un mél envoyé depuis la plateforme Démarches simplifiées pour compléter son dossier, le cas échéant, et confirmer sa demande de subvention pour 2024.

La demande de subvention du fonds vert se fait au moyen du formulaire qui doit être rempli en ligne et complété par des documents listés dans le formulaire. En particulier, la demande doit être impérativement constituée notamment des éléments suivants :

- La description technique de leur(s) projet(s), incluant un calendrier prévisionnel de réalisation, le cas échéant détaillé par classe et par phase, conformément au point 2.2 du présent cahier ;
- La délibération de l'organe délibérant donnant l'autorisation au maire ou au président de solliciter la demande de subvention pour le projet concerné ;
- Le plan de financement prévisionnel précisant le montant de subvention demandé au titre du fonds vert et, le cas échéant, les autres subventions publiques demandées et/ou obtenues ;
- Le relevé d'identité bancaire du porteur de projet ;
- L'arrêté instaurant la ZFE, en vigueur et conforme aux exigences minimales de la loi climat et résilience s'appliquant au 31 décembre 2024 (restrictions, périmètre), ou le calendrier prévisionnel d'instauration ou de mise à jour (renforcement des restrictions, extension du périmètre) de la ZFE ;
- Pour les collectivités en charge de mettre en place la ZFE, l'étude réglementaire, mentionnée au III de l'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, préalable à l'instauration de la ZFE et évaluant les mesures et les impacts de la ZFE (respectant *a minima* les obligations minimales légales définies par l'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales), accompagnée d'une attestation d'achèvement de cette étude, ou un engagement à transmettre l'étude réglementaire dans les meilleurs



délais (délais à préciser)⁹¹⁰. A compter du 1^{er} octobre 2024, le paiement de toute facture (hors avance le cas échéant) et le versement du solde sont soumis à la transmission de l'étude réglementaire susmentionnée par le bénéficiaire.

Le département d'instruction devant être sélectionné dans le formulaire en ligne est le département principal du territoire de la ZFE concernée par le projet (y compris si le porteur de projet n'est pas localisé dans le même département)¹¹. Dans le cas d'un projet impliquant plusieurs départements, le porteur de projet est invité à contacter préalablement à tout dépôt de dossier la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) pour valider le département d'instruction à sélectionner.

A la demande des services instructeurs, des compléments pourront être demandés durant toute la phase d'instruction du dossier.

La notification de subvention ou la décision de rejet sera communiquée aux porteurs de projet.

3.2. Conditions d'attribution de la subvention

Pour information, il est attendu un effet de levier de 1 pour 4 au niveau de l'ensemble du fonds vert, ce qui correspond à un taux de subvention moyen national de 25%.

Le fonds vert sera, si nécessaire, cumulable avec les autres dotations de l'Etat.

Tout bénéficiaire de la subvention doit assurer une participation minimale de 20% au financement de ce projet, et notamment lorsque la collectivité (ou le groupement de collectivités) est maître d'ouvrage et bénéficiaire de la subvention, dans les conditions prévues au III de l'article L.1111-10 du CGCT.

Les règles propres à chaque fonds européen s'appliquent par ailleurs.

Les subventions d'investissement sont soumises au décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat à des projets d'investissement. La convention financière est établie conformément aux dispositions dudit décret.

Toute subvention au titre du fonds vert ne peut être versée que sur justification de la réalisation des postes de dépenses de l'opération ciblés par la subvention. Toutefois, une avance peut être versée lors du commencement d'exécution du projet (sans excéder 30 % du montant prévisionnel de la subvention) et des acomptes peuvent ensuite être versés au fur et à mesure de l'avancement du projet sans excéder 80 % du montant prévisionnel de la subvention.

Le solde de la subvention sera versé sur présentation de factures et d'un bilan d'exécution actualisé.

⁹ Cette demande permettra de répondre à l'obligation fixée par la Commission européenne au Gouvernement français, dans le cadre du suivi du Plan national de Relance et de Résilience, de transmettre à la Commission européenne 18 nouvelles études réglementaires avant décembre 2024.

¹⁰ L'éligibilité à la présente mesure pour l'année 2025 sera conditionnée à la transmission de l'étude réglementaire aux services de l'Etat avant le 30 septembre 2024.

¹¹ Départements d'instruction par ZFE : Amiens : Somme (80) / Angers : Maine-et-Loire (49) / Annecy : Haute-Savoie (74) / Annemasse : Haute-Savoie (74) / Avignon : Vaucluse (84) / Bayonne : Pyrénées-Atlantiques (64) / Béthune : Pas-de-Calais (62) / Bordeaux : Gironde (33) / Brest : Finistère (29) / Caen : Calvados (14) / Chambéry : Savoie (73) / Clermont-Ferrand : Puy-de-Dôme (63) / Dijon : Côte-d'Or (21) / Douai-Lens : Pas-de-Calais (62) / Dunkerque : Nord (59) / Grenoble : Isère (38) / Le Havre : Seine-Maritime (76) / Le Mans : Sarthe (72) / Lille : Nord (59) / Limoges : Haute-Vienne (87) / Lyon : Rhône (69) / Marseille-Aix-en-Provence : Bouches-du-Rhône (13) / Metz : Moselle (57) / Montpellier : Hérault (34) / Mulhouse : Haut-Rhin (68) / Nancy : Meurthe-et-Moselle (54) / Nantes : Loire-Atlantique (44) / Nice : Alpes-Maritimes (06) / Nîmes : Gard (30) / Orléans : Loiret (45) / Paris : Paris (75) / Pau : Pyrénées-Atlantiques (64) / Perpignan : Pyrénées-Orientales (66) / Reims : Marne (51) / Rennes : Ille-et-Vilaine (35) / Rouen : Seine-Maritime (76) / Saint-Étienne : Loire (42) / Strasbourg : Bas-Rhin (67) / Toulon : Var (83) / Toulouse : Haute-Garonne (31) / Tours : Indre-et-Loire (37) / Valenciennes : Nord (59).



En cas de contractualisation associant la région, une échéance pour la signature du contrat opérationnel de mobilité pour le bassin de mobilité concerné sera fixée si celui-ci n'est pas encore adopté.

3.3. Modalités de contractualisation

Autant que possible, les projets retenus feront l'objet d'une intégration dans les CRTE.

Dans tous les cas, l'attribution de la subvention donne obligatoirement lieu à la signature d'une convention financière ou d'une décision attributive de subvention. Cette convention/décision pourra préciser en particulier :

- L'identification du ou des bénéficiaires ;
- La désignation du projet, les dépenses subventionnées par le fonds vert et son calendrier de réalisation ;
- Le montant de la subvention et son échéancier de versement ;
- Les obligations de rendre compte du porteur de projet ;
- Les règles de communication s'agissant d'une aide « Fonds vert » ;
- Les modalités de remboursement en cas de non réalisation du projet ou de non-respect des engagements pris.

3.4. Engagements réciproques

Les documents et toute information appartenant au bénéficiaire et communiqués dans les dossiers sur quelque support que ce soit ainsi que tout élément obtenu en application de la décision ou de la convention de financement, ne sont pas considérés comme confidentiels.

La description du projet et sa localisation, saisies dans la demande en ligne, pourront être utilisées à des fins de communication ou de bilan dans le cadre du fonds vert ou des actions menées pour faciliter la création ou le déploiement des ZFE.

La collectivité ou le groupement de collectivités qui bénéficie d'une subvention du fonds vert doit publier son plan de financement et l'afficher de manière permanente pendant la réalisation de l'opération et à son issue, en veillant à ce que la participation de l'Etat soit signalée de manière visible. La collectivité bénéficiaire du financement transmet un bilan d'avancement annuel de l'action, et un récapitulatif des actions menées et des impacts des aides allouées.

La liste complète des projets subventionnés par le fonds vert sera publiée en début d'exercice suivant au niveau national et sur les sites internet officiels de l'Etat dans la région ou le département.

Par ailleurs, l'attribution d'une subvention dans le cadre du fonds vert vaut acceptation par le porteur de projet de :

- Participer aux réunions d'animation, de capitalisation, d'évaluation et de valorisation que pourraient organiser le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires ou les services déconcentrés ;



- Convier les services de l'État et ses opérateurs territorialement compétents à participer à la structure de pilotage du projet mise en place, le cas échéant, notamment dans le but d'évaluer l'impact écologique du projet ;
- Participer au suivi régional qui réunira régulièrement les parties prenantes et porteurs de projets retenus pour faire le point sur leur avancement ;
- Mentionner la participation de l'Etat au projet dans toute communication, sur le projet, réalisée par le maître d'ouvrage ou avec son concours ;
- Indiquer sur les panneaux apposés sur le lieu du projet, s'il se prête à un tel affichage, la participation de l'Etat au projet.

La contractualisation et la consommation de ces enveloppes seront suivies dans le cadre du suivi des politiques prioritaires du Gouvernement.



Annexes

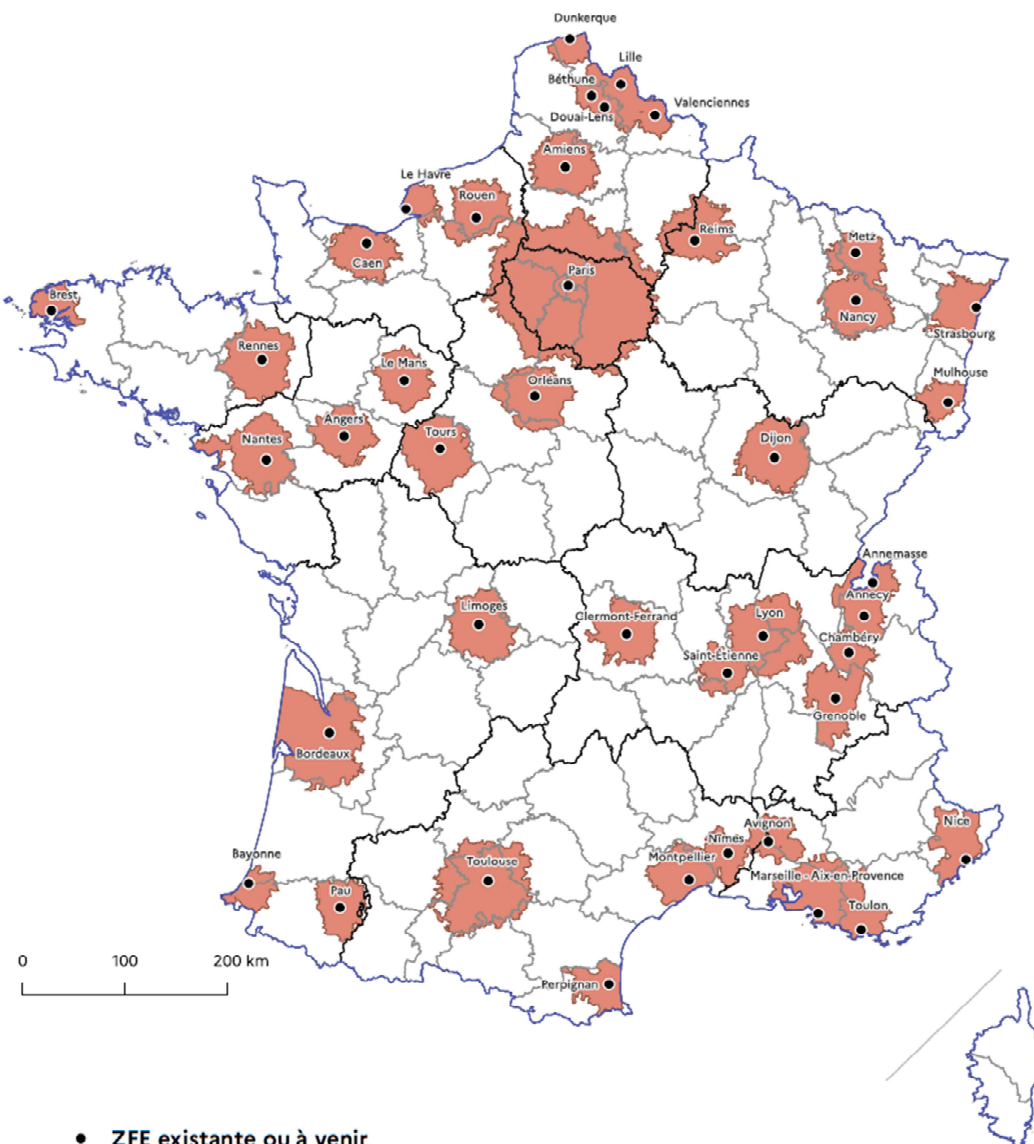


ANNEXE 1

Territoires éligibles en 2024



Territoires éligibles en 2024 à la mesure
"Accompagner le déploiement des zones à faibles émissions"
du fonds vert * / **



ZFE_AAV2020_2023_Version 2024.qgs | DD | 08.02.2024

• ZFE existante ou à venir

■ Territoires éligibles : ZFE existantes ou à venir et leurs aires d'attractivité * / **

* Sont également éligibles les territoires justifiant de flux de mobilité notables vers ou depuis une ZFE existante ou à venir

** Sous réserve de justifier de l'existence ou du projet d'instauration de la ZFE.

Source : INSEE-DGEC Cartographie : ICAPP/MUM (DD) du 08/02/2024



ANNEXE 2

Principales aides mobilisables par les collectivités concernées par les ZFE ou facilitant leur mise en œuvre

OUTILS D'ACCOMPAGNEMENT MOBILISABLES POUR DÉFINIR LA ZFE, POUR SON SUIVI ET SON ÉVALUATION

Le fonds vert, en particulier les mesures « Accompagnement du déploiement des zones à faibles émissions » et « Ingénierie », constitue le principal outil d'accompagnement des collectivités lors de la phase de définition des ZFE.

Le Cerema peut également apporter à la collectivité un appui technique en ingénierie lors de cette phase (expertises, études mobilités et qualité de l'air, accompagnement à la mise en œuvre, développement d'outils).

OUTILS D'ACCOMPAGNEMENT MOBILISABLES LORS DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA ZFE

Les porteurs de projet peuvent mobiliser les outils suivants lors la phase de mise en œuvre de la ZFE.

Les porteurs de projet sont invités à s'orienter prioritairement vers les dispositifs de soutien visant spécifiquement le type de projets concerné, lorsque ceux-ci existent, et si besoin, à solliciter le fonds vert en complément lorsque le cumul est possible.

Rendre la ZFE opérationnelle (signalisation, contrôle, outils de demande et gestion des dérogations, communiquer sur les règles de la ZFE...)

- La mesure « accompagnement du déploiement des ZFE » du fonds vert.

Déployer les mobilités alternatives à la voiture individuelle

- Le [fonds mobilité actives](#), pour le déploiement d'aménagements sécurisés (piste cyclable, voie verte) ;
- Les [programmes de certificats d'économies d'énergie \(CEE\) concernant les transports](#) (non cumulables avec le fonds vert), en particulier :
 - [AVELO 3](#) : planification stratégique des aménagements (schéma directeur cyclable), expérimentation de services vélo innovant et développement d'une ingénierie territoriale (chargés de missions vélo, campagnes de communication) ;
 - [Objectif employeur pro-vélo](#) : acculturation des employeurs publics et privés à la mobilité vélo, accompagnement vers des actions de promotion auprès des salariés et l'obtention du label « Employeur Pro-vélo » ;
 - [Alvéole +](#) : déploiement de stationnements sécurisés (incluant la voie publique) et l'accompagnement des bénéficiaires dans l'élaboration de leur projet de stationnement et à l'usage du vélo ;
 - [Mon vélo de A à Z](#) : accompagnement à l'usage du vélo pour les personnes en situation de précarité énergétique ;



- Les [opérations standardisées d'économies d'énergie](#) :
 - [Opération n° TRA-SE-112](#) : Abonnement à un service d'autopartage en boucle (Flottes de véhicules de catégories M1, L6E, L7E et N1) ;
 - [Opération n° TRA-SE-115](#) : Réalisation de trajets de covoiturage de courte distance organisés par un opérateur de covoiturage ;
 - [Opération n° TRA-EQ-128](#) : Achat ou location d'un autocar ou d'un autobus électrique neuf ou réalisation d'une opération de retrofit électrique d'autocar ou d'autobus ;
- La mesure « accompagnement du déploiement des ZFE » du fonds vert ;
- La mesure « développement du covoiturage » du fonds vert ;
- L'offre fonds vert de la banque des territoires : cofinancements d'études et prêts possibles pour l'élaboration de projets de mobilité verte.

Déployer la logistique urbaine durable

- Les [programmes CEE concernant les transports](#) (non cumulables avec le fonds vert), en particulier :
 - [InTerLUD+](#) : accompagne les territoires urbains dans l'élaboration de chartes de logistique urbaine et dans la mise en œuvre d'actions en découlant, mise en place d'un centre de ressources et d'outils (par exemple le portail [zfe.green](#) pour faciliter les déplacements en ZFE) ;
 - ReMoVe ([appel à projets ReMo](#)) : dépôt des candidatures possibles jusqu'au 26 janvier 2024 à 15h00) : aides à destination des acteurs du transport de marchandises, afin de vérifier la pertinence et l'intérêt de la mise en œuvre de nouvelles actions visant le transfert du transport routier de marchandises vers les modes massifiés ;
 - [EVE 2](#) : accompagne les entreprises du transport routier de marchandises et de voyageurs dans la réduction de leur impact énergétique et environnemental de leurs activités de transport et logistique ;
 - [Cyclocargologie](#) : accompagne la structuration de la filière des PME de la cyclogistique ;
 - [Marguerite](#) : accompagne la mise en œuvre des ZFE auprès des professionnels en compte propre (commerçants, artisans) pour aller vers la consolidation des flux, la mutualisation des moyens d'approvisionnement et de distribution ;
 - [ColisActiv](#) : accompagne la livraison de colis en vélo cargo ;
- La mesure « accompagnement du déploiement des ZFE » du fonds vert ;
- L'offre fonds vert de la banque des territoires : cofinancements d'études et prêts possibles pour l'élaboration de projets de mobilité verte.

Accompagner le verdissement du parc de véhicules

- [Les aides nationales à l'acquisition de véhicules peu polluants ou de vélos mises en place par l'Etat](#)

Plusieurs aides nationales soutiennent l'acquisition ou la location d'une voiture, d'un véhicule utilitaire léger peu polluant, d'un véhicule à deux ou trois roues à moteur, ou quadricycle ou d'un vélo, sous conditions d'éligibilité : en particulier le bonus écologique, la prime à la conversion



(bonifiée pour les bénéficiaires physiques ou morales domiciliées ou travaillant en ZFE) ou encore, pour la conversion d'un véhicule thermique d'occasion en électrique, la prime au retrofit électrique ou hybride rechargeable (bonifiée pour les ZFE). Le bonus et la prime à la conversion (ou au retrofit) sont cumulables, y compris avec les aides mises en place par les collectivités territoriales. Les collectivités locales qui mettent en place des aides à l'acquisition de véhicules peu polluants ont la possibilité d'intégrer un guichet unique national pour l'instruction conjointe de leurs aides avec celles de l'État. Ce guichet, dont la gestion est confiée à l'Agence des services et paiements (ASP), permet la réception des demandes, leur instruction et leur paiement par l'ASP à la fois pour l'aide nationale et l'aide locale.

Pour faciliter le financement de l'acquisition d'un véhicule peu polluant, un prêt à taux zéro est mis en place dans les 5 agglomérations qui étaient en dépassement régulier des normes de qualité de l'air au 1^{er} janvier 2023 (Paris, Lyon, Marseille, Rouen, Strasbourg) et le micro-crédit véhicules propres permet aux personnes exclues du système bancaire classique d'obtenir un prêt.

➤ Les [opérations standardisées d'économies d'énergie](#) :

- [Opération n° TRA-EQ-117](#) : Remplacement de véhicules par des véhicules neufs performants pour les particuliers ou les collectivités ;
- [Opération n° TRA-EQ-121](#) : Acquisition (achat ou location) par une personne physique d'un cycle neuf à pédalage assisté conforme à la rubrique 6.11 de l'article R. 311-1 du code de la route.

Le déploiement des réseaux et bornes d'avitaillement :

- [Le programme CEE Advenir](#) : financement de bornes de recharge pour véhicule électrique en immeuble collectif, en entreprise, sur un parking ouvert au public ou sur la voirie publique.

Le déploiement des mobilités solidaires :

- [Le programme CEE TIMS](#) (Territoires Inclusion Mobilité Sobriété) : vise à offrir des solutions d'éco-mobilité à des populations rencontrant des difficultés de mobilité et n'ayant pas accès à des services de déplacement adaptés en termes de coût, de qualité de service et de connaissance ;
- [Les pactes locaux des solidarités](#) (axe « Transition écologique solidaire », sous-axe « droit à la mobilité pour tous » : développement des plateformes de mobilité solidaire et de leurs actions de diagnostic et d'accompagnement, financement de solutions d'éco-mobilité inclusives :
 - Garages solidaires louant des véhicules adaptés aux réglementations des ZFE et/ou réalisant des actions de réparation et de retrofit ;
 - Actions de location à tarif social de vélos ou véhicules intermédiaires (véhicules de moins de 600 kg situés entre le vélo classique et la voiture) ;
 - Organisation de co-voiturage solidaire et de partage de véhicules pour les publics en situation d'insertion ;
 - Dispositifs d'accompagnement social et financier des publics modestes pour l'accès à un véhicule propre, notamment en location avec offre d'achat, agissant en « ensemblier solidaire » des différentes aides et sources de financement disponibles et réalisant les avances de frais nécessaires ;



- La mesure « accompagnement du déploiement des ZFE » du fonds vert ;
- La mesure « développement du covoiturage » du fonds vert ;
- L'offre fonds vert de la banque des territoires : cofinancements d'études et prêts possibles pour l'élaboration de projets de mobilité verte.

Agir sur les émissions portuaires pour une meilleure acceptabilité sociale des ZFE

- [L'opération standardisée d'économies d'énergie n° TRA-EQ-124](#) : Mise en place d'une infrastructure d'alimentation électrique à quai permettant l'approvisionnement en électricité d'un navire ou d'un bateau fluvial en escale ;
- La mesure « accompagnement du déploiement des ZFE » du fonds vert.

Les cellules régionales d'appui France Mobilités peuvent par ailleurs être mobilisées¹².

Le portail <https://mieuxrespirerenville.gouv.fr/>, au service des citoyens, des entreprises, des collectivités et des partenaires mobilité, permet par ailleurs un accès simple à toutes les informations officielles et tous les outils utiles à l'instauration, à la compréhension et à l'utilisation des ZFE. Il sera au fil du temps complété d'informations, de ressources et de services supplémentaires.

¹² <https://www.francemobilites.fr/ingenierie>



LE FONDS VERT

Fonds d'accélération
de la transition
écologique dans
les territoires



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

FRANCE
NATION
VERTE >

Agir • Mobiliser • Accélérer