



MINISTÈRES  
AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE  
TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

*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 2025



**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 pollution de l'air est en effet responsable de nombreux décès précoces, et cause ou aggrave des maladies respiratoires (asthme, cancer du poumon, bronchiolite, etc.) et cardiovasculaires.

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 40M€ d'astreinte versés depuis 2021, dans le cadre d'un processus réévalué tous les ans) ;
- 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 a renforcé les exigences sur la qualité de l'air ambiant, avec l'adoption le 14 octobre 2024 de la directive sur la qualité de l'air ambiant révisée. Ce texte prévoit en particulier la fixation de nouveaux objectifs en matière de qualité de l'air à atteindre d'ici 2030, avec une division par deux ou plus des valeurs limites, ainsi qu'un alignement avec les valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) au plus tard en 2050, . 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<sub>2,5</sub> et sur 88 % des zones pour le NO<sub>2</sub>.

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 principaux outils de politique publique déployés pour améliorer la qualité de l'air dans les zones urbaines les plus denses.

Les zones à faibles émissions 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 territoriales 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<sup>er</sup> janvier 2025, en application de la loi du 22 août 2021 dite « climat et résilience », une zone à faibles émissions devait être mise en place dans chaque agglomération de plus de 150 000 habitants en France métropolitaine (à l'exception des territoires dérogeant à cette obligation en application des modalités définies par décret<sup>1</sup>). Ainsi, au 1<sup>er</sup> janvier 2025, 25 zones à faibles

<sup>1</sup> Le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 précise les possibilités de dérogations, en particulier :



émissions sont actives en France, et les démarches sont en cours dans les autres territoires concernés. Certaines ZFE existantes doivent encore être étendues pour respecter le périmètre minimal imposé par la loi climat et résilience<sup>2</sup> (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). En application de la loi, les restrictions de circulation des ZFE de Paris et Lyon, seuls territoires désormais en dépassement régulier des seuils réglementaires de qualité de l'air, ont été renforcées aux véhicules Crit'air 3.

Dans un contexte de renforcement des normes de qualité de l'air ces prochaines années, il est nécessaire de finaliser le déploiement de ces 40 ZFE et des mesures d'accompagnement nécessaires à leur acceptation et à leur respect, et de poursuivre le renforcement progressif des ZFE déjà créées, pour améliorer la qualité de l'air, éteindre les contentieux sur le dioxyde d'azote et contribuer aux respects des nouvelles valeurs fixées pour 2030. La réussite de cette politique nécessite un accompagnement des usagers des ZFE, pour favoriser l'acceptation 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 habitants des espaces 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.

Des aides nationales permettent d'accompagner les usagers des ZFE (cf. liste en annexe). 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 2025, pour soutenir les collectivités territoriales des 40 ZFE obligées, dans les actions qu'elles mettent en œuvre pour finaliser la création des ZFE et l'instauration de mesures d'accompagnement afin de 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, et pour le renforcement progressif des ZFE déjà créées pour s'inscrire dans la perspective de renforcement des normes de qualité de l'air en 2030..

- 
- un respect régulier des valeurs de qualité de l'air recommandées par l'Organisation mondiale de la Santé (c'est le cas au 1er janvier 2025 du Mans et de Saint-Nazaire) ;
  - avoir démontré, par évaluation modélisée (transmise au Préfet pour avis), que les mesures alternatives prévues sont aussi efficaces qu'une ZFE dans des délais au moins aussi courts (c'est le cas au 1er janvier 2025 d'Amiens).

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



## 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 du niveau de qualité de l'air dans les 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 d'une part s'inscrire dans une trajectoire d'atteinte des nouveaux objectifs fixés pour 2030 par la directive européenne révisée relative à la qualité de l'air ambiant, et d'autre part pour s'approcher progressivement, autant que possible, des valeurs guides de l'OMS, objectif également poursuivi par la directive <sup>3</sup>.**

Le déploiement des ZFE est une mesure intrinsèquement liée à la transition écologique, dans la mesure où elle permet d'améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants (NO<sub>2</sub> 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'État<sup>4</sup> :

- 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);

<sup>3</sup> Le tableau suivant récapitule, pour certains polluants concernés directement par le transport routier, les valeurs réglementaires actuelles, les valeurs retenues par la directive européenne révisée 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 (2030)	Seuil UE actuel
			1	2	3	4			
NO <sub>2</sub>	µg/m <sup>3</sup>	Annuelle	40	30	20		10	20	40
PM <sub>10</sub>	µg/m <sup>3</sup>	Annuelle	70	50	30	20	15	20	40
PM <sub>2,5</sub>	µg/m <sup>3</sup>	Annuelle	35	25	15	10	5	10	25

<sup>4</sup> Pour mémoire, le guide réalisé par le ministère chargé de l'économie est disponible au lien suivant : [https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions\\_services/daj/publications/Vade-mecum-aides-Etat-2020/Vademecum\\_aides240920.pdf](https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/daj/publications/Vade-mecum-aides-Etat-2020/Vademecum_aides240920.pdf)



- 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 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 2025.

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 ZFE<sup>5</sup> (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 suivants<sup>6</sup> :

**Classe 1 : études** (hors études réglementaires prévues par le III de l'article L. 2213-4-1 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 favoriser les accès en ZFE :
  - Mettre en place des pôles d'échanges, des voies réservées et des parc-relais ;

<sup>5</sup> 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#>

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



- 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 de lignes de covoiturage et de cars express ;
- 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...).

**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 L. 2213-4-1 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 des usagers de la ZFE vers des mobilités douces ou partagées (compte-mobilité « MAAS » - *Mobility as a service*, etc.) ;

**Classe 4 : Dispositifs incitatifs pour développer les mobilités propres dans et vers la ZFE (liste limitative) :**

- 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 périurbain 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 ;
  - Une offre de location de vélos (en libre-service, en location courte ou longue durée) ;
- 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 ;



- 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<sup>ème</sup> 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.

Concernant les aménagements cyclables, les projets devront respecter les critères d'éligibilité fixés par le cahier d'accompagnement de la mesure du fonds vert dédiée aux aménagements cyclables.

Concernant les aménagements de voirie ou stationnement dédiés au covoiturage, les projets devront respecter les critères d'éligibilité fixés par le cahier d'accompagnement de la mesure du fonds vert dédiée au covoiturage.

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 vert<sup>7</sup>.

Ne sont **pas éligibles** à la présente mesure :

- 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 » ;
- 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<sup>ème</sup> 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 :

<sup>7</sup> <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/soutenir-lingenierie-des-collectivites-pour-leurs-projets-de-transition-ecologique-3/>



- 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 et/ou des mobilités), 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 aux mesures « aménagements cyclables » ou « 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, ainsi que les financements européens comme le FEDER, 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, etc.) ou à venir pour une même action est exclu.

Un même projet de « covoiturage » ou « d'aménagements cyclables » ne pourra faire l'objet d'une prise en charge par le fonds vert au titre de plusieurs mesures.

Les projets de covoiturage et d'aménagements cyclables situés hors périmètre ZFE (défini par arrêté ou projet d'arrêté pour les ZFE qui ne seraient pas encore en vigueur) ont vocation à être financés prioritairement selon les cahiers d'accompagnement « covoiturage » et « Aménagements cyclables" (y compris dans les aires d'attraction des ZFE).

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/accompagner-le-deploiement-des-zones-a-faibles-emissions-zfe-1/>

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 2024 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 2025. Le dossier déjà déposé sera basculé sur l'exercice 2025 : 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 2025.

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). En cas de retard de mise en œuvre par rapport à l'échéance légale, le calendrier prévisionnel d'instauration ou de mise à jour (renforcement des restrictions, extension du périmètre) de la ZFE devra être transmis ;
- Pour les collectivités et intercommunalités en charge de mettre en place la ZFE uniquement :
  - Un document attestant de la mise en place ou *a minima* de la commande de panneaux de signalisation ZFE. Le paiement de toute facture (hors avance le cas échéant) et le versement du solde pour tout projet accepté en 2025 seront soumis à la transmission préalable d'un document attestant d'une signalisation ZFE en place ou *a minima* commandée ;



- En cas de retard de mise en œuvre d'une ZFE conforme à la loi, une démonstration que toutes les démarches sont engagées pour instaurer une ZFE conforme à la loi au plus tard d'ici le 31 décembre 2025. En particulier, la collectivité (ou l'intercommunalité) devra avoir communiqué auprès du grand public sur son projet de ZFE et son adoption courant 2025. Le paiement de toute facture (hors avance le cas échéant) et le versement du solde seront soumis à la transmission de l'arrêté ZFE, en vigueur et respectant les modalités fixées par la loi en termes de restrictions et périmètre.

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)<sup>8</sup>. 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%.

Les cumuls avec les autres financements de l'Etat sont exclus autant que possible.

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 15 % 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.

<sup>8</sup> Départements d'instruction par ZFE : 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) // 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).



Le solde de la subvention sera versé sur présentation de factures et d'un bilan d'exécution actualisé (des conditions particulières peuvent s'appliquer aux collectivités territoriales et intercommunalités en charge de mettre en œuvre la zone à faibles émissions : cf. paragraphe 3.1).

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 (cf. notamment les conditions particulières pouvant s'appliquer pour le paiement des factures et du solde au paragraphe 3.1) ;
- 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 chargé de l'écologie, le ministère chargé de l'aménagement du territoire, le ministère chargé de l'économie et le ministère chargé des transports ou les services déconcentrés de l'Etat ;
- 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'État 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.

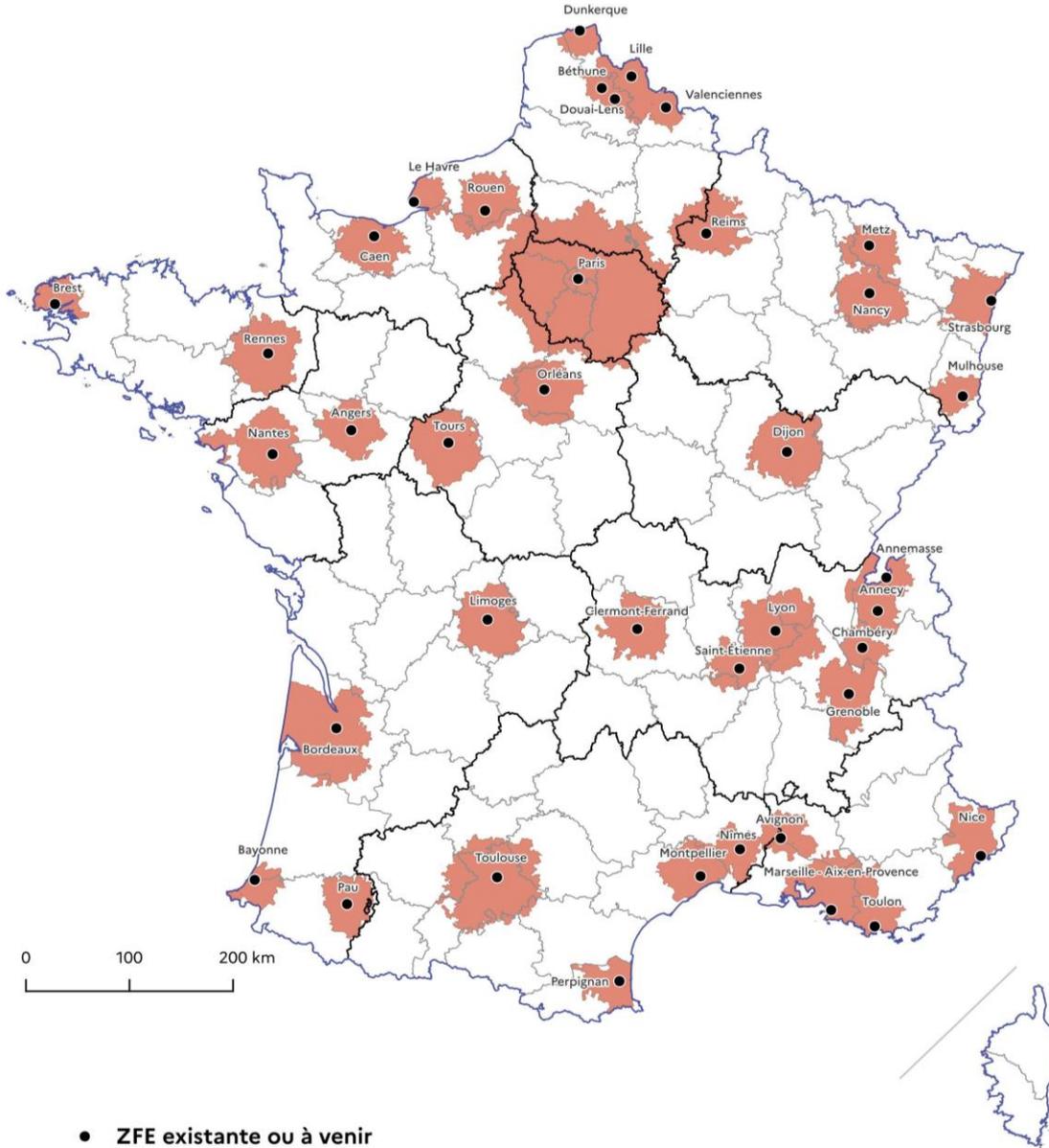


## Annexes



## ANNEXE 1

### Territoires éligibles en 2025



- 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 15/07/2024



## 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

- 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 innovants et développement d'une ingénierie territoriale (chargés de missions vélo, campagnes de communication) ;
  - [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](#) (Vélo-égaux) : accompagnement à l'usage du vélo pour les personnes en situation de précarité énergétique ;
  - Mon trajet vert : incite les étudiants à accéder à une mobilité économe et durable grâce à l'action et l'engagement des établissements d'enseignement supérieur et de recherche ;
  - Mob'sport : accompagne les acteurs publics et privés du sport dans l'optimisation des déplacements liés aux événements sportifs et favorise le changement de



comportement des spectateurs et sportifs (réalisation d'études des flux mobilités, outils et formations, mise en place de plans d'action) ;

- 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-121](#) : Vélo à assistance électrique ;
- [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 ;
- [Opération n° TRA-EQ-130](#) : Achat ou location d'un quadricycle électrique neuf ;
- La mesure « accompagnement du déploiement des ZFE » du fonds vert ;
- La mesure « aménagements cyclables » 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 [Itinériz](#) pour faciliter les déplacements en ZFE) ;
- [ReMoVe](#) : 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 ;
- Appel d'air : vise à sensibiliser, accompagner et engager les acteurs professionnels du transport et de la logistique vers l'assistance numérique au report modal ferroviaire et fluvial du transport de marchandises ;
- 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 électriques mises en place par l'Etat](#)

Des aides nationales soutiennent la transition électrique des véhicules : en particulier le bonus écologique pour l'acquisition d'un véhicule électrique neuf, pour tous les ménages et, pour la conversion d'un véhicule thermique d'occasion en électrique, la prime au retrofit électrique ou hybride rechargeable. Le bonus et la prime au retrofit sont cumulables avec les aides mises en place par les collectivités territoriales.

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<sup>er</sup> 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-114](#) : Achat ou location d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger électrique neuf ou opération de retrofit électrique d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger, par une collectivité locale ou une autre personne morale
  - [Opération n° TRA-EQ-115](#) : Véhicule de transport de marchandises optimisé
  - [Opération n° TRA-EQ-117](#) : Achat ou location d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger électrique neuf ou opération de retrofit électrique d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger, par des particuliers ;
  - [Opération n° TRA-EQ-129](#) : Achat ou location d'un véhicule lourd électrique neuf de transport de marchandises ou issu d'une opération de retrofit électrique.

### 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 ;
- 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 mobilisées<sup>9</sup>.

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.

---

<sup>9</sup> <https://www.francemobilites.fr/ingenierie>



## LE FONDS VERT

Fonds d'accélération  
de la transition  
écologique dans  
les territoires



MINISTÈRES  
AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE  
TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

FRANCE  
NATION  
VERTE >

Agir • Mobiliser • Accélérer