

16ème législature

Question N° : 3069	De Mme Sandrine Dogor-Such (Rassemblement National - Pyrénées-Orientales)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et cohésion des territoires		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > automobiles	Tête d'analyse > Suppression des ZFE	Analyse > Suppression des ZFE.
Question publiée au JO le : 15/11/2022 Réponse publiée au JO le : 20/12/2022 page : 6559 Date de changement d'attribution : 22/11/2022		

Texte de la question

Mme Sandrine Dogor-Such appelle l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur les zones à faibles émissions (ZFE). La récente mission *flash* qui leur était consacrée reconnaît que, malgré les aides proposées, « le reste à charge moyen des ménages et des entreprises pour acquérir un véhicule propre électrique ou hybride est supérieur à 20 000 euros et atteint jusqu'à 40 500 euros en moyenne pour l'achat d'un véhicule hybride rechargeable ; il reste bien trop élevé pour les plus défavorisés qui remboursent encore leur véhicule actuel ». Malgré ce constat accablant, le Gouvernement ne remet pas en cause la mise en place de ces zones. Or 17,5 millions de véhicules sont classés Crit'Air 3 ou plus, ce qui représente 40 % du parc automobile actuel. Elle lui demande donc si, à défaut de supprimer ces ZFE, il compte attendre avant leur mise en place, afin que les voitures les plus polluantes (Crit'Air 3 ou plus) terminent leur cycle de vie.

Texte de la réponse

Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sont un outil aux mains des collectivités pour améliorer la qualité de l'air. Elles ont pour vocation de protéger les populations et de préserver la santé des habitants en autorisant l'accès aux véhicules les moins polluants. D'après Santé Publique France, plus de 47 000 décès sont imputables chaque année à la pollution atmosphérique, et une part importante de cette pollution résulte du dioxyde d'azote et des particules fines générées par les transports. La mise en place des ZFE-m répond à une nécessité de protection de la santé publique. Ce dispositif doit s'accompagner d'un report modal, en mettant à disposition des alternatives à la voiture, en développant la mobilité douce et en accélérant le verdissement du parc. Le Gouvernement propose un niveau d'aide important pour les ménages aux revenus modestes pour l'acquisition de véhicules propres. Pour les ménages très modestes (2 premiers déciles) et pour les ménages modestes (5 premiers déciles) gros rouleurs, le montant de prime à la conversion est déjà doublé avec, pour ménage qui habite ou travaille en ZFE-m, une aide jusqu'à 6 000 € pour un véhicule électrique (4 000 € pour un véhicule thermique classé Crit'air 1) neuf ou d'occasion. L'État soutient par ailleurs, via le Bonus, l'acquisition d'un véhicule électrique, jusqu'à 6 000 € si celui-ci est neuf, et 1 000 € si celui-ci est d'occasion. Ce bonus sera renforcé en 2023 pour être porté à 7 000 € pour les ménages des 5 premiers déciles. En complément de ces aides, un microcrédit véhicules propres, dont le montant a été augmenté en février 2022 pour atteindre jusqu'à 8 000 €, a été mis en place pour diminuer l'avance de trésorerie à réaliser pour les ménages privés d'accès au réseau de crédit bancaire classique, souhaitant acquérir un véhicule peu polluant. L'État mettra également en place en 2023 une expérimentation de prêt à taux zéro pour l'acquisition d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable, ou le remplacement du moteur (retrofit), dans les zones à faibles

émissions en dépassement des valeurs limites pour les ménages des cinq premiers déciles de revenus. Enfin, le leasing social de véhicules électriques sera mis en place en 2023 pour de premières livraisons en 2024. En complément, la collectivité est en capacité de prendre des mesures de soutien financier pour l'acquisition d'un véhicule moins polluant. Chaque collectivité instaure un système d'aides spécifique pour accompagner les citoyens les plus fragiles dans la transition des mobilités. Il est offert la possibilité aux collectivités locales qui le souhaitent d'intégrer un guichet unique avec les aides de l'État (article D251-11-1 du code de l'énergie). Ce guichet, dont la gestion est confiée à l'Agence des services et paiements (ASP), permet la réception des demandes, leurs instructions et leurs paiements par l'ASP à la fois pour l'aide nationale et l'aide locale. La Métropole du Grand Paris a ainsi rejoint le guichet unique, et d'autres collectivités sont en cours de discussion pour décider de leur adhésion à ce guichet unique (métropoles de Lyon et Bordeaux). Au-delà de ces aides, le fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires (« Fonds vert ») comportera en 2023 un axe « accompagner le déploiement des ZFE-m ». Il sera doté d'une enveloppe d'au moins 150 M€ et permettra de soutenir les collectivités territoriales pour mener des actions pour accélérer la création et l'évolution des ZFE-m, l'information et le conseil aux usagers (particuliers et entreprises) sur les ZFE-m, les aides et les solutions de mobilité, ainsi que le contrôle (études d'analyse préalable ou d'évaluation ex post, signalisation, contrôle sanction, numérisation des arrêtés de circulation, etc.), ou encore pour renforcer à moyen-terme les solutions de mobilité à faibles émissions et de logistique urbaine durable, et faciliter leur déploiement. Enfin, l'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales prévoit que les collectivités puissent édicter des dérogations locales aux mesures de restrictions en fonction des critères qu'elles définissent (motifs social, économique, technique...) au-delà des cas d'exemptions prévus au niveau national (par exemple en ce qui concerne les véhicules affichant une carte à mobilité inclusion).