



16ème législature

Question N° : 3252	De Mme Nathalie Serre (Les Républicains - Rhône)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et cohésion des territoires		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > automobiles	Tête d'analyse > Mise en place ZFE	Analyse > Mise en place ZFE.
Question publiée au JO le : 22/11/2022 Réponse publiée au JO le : 31/01/2023 page : 973 Date de changement d'attribution : 29/11/2022		

Texte de la question

Mme Nathalie Serre interroge M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE) imposées par la loi n° 2021-1104 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi climat et résilience) d'ici le 31 décembre 2024, dans plusieurs grandes agglomérations. Si l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction de la pollution n'est pas contestable, ces ZFE risquent d'introduire une forme de ségrégation sociale envers les populations qui n'ont ni les moyens de vivre dans ces grandes agglomérations, ni les moyens de changer de véhicule. Au 1er janvier 2026, seuls les véhicules Crit'Air 1 seront ainsi autorisés à rouler dans la ZFE de la Métropole de Lyon, interdisant *de facto* l'accès à son territoire à une majorité des habitants des alentours. La mise en place de dispositifs de contrôle automatisée de type radar sera d'autant plus vécue comme un séparatisme anti-pauvres, tandis que ce système, dénué de toute humanité, pénalisera davantage encore les moins favorisés. Alors que les grandes agglomérations concentrent l'offre de soins et de services publics, elle lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures qu'il entend prendre pour maintenir l'accès aux ZFE de ces grandes agglomérations et s'il envisage un régime de dérogations légales, notamment liées à l'accès aux soins.

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. Les collectivités décident des paramètres des ZFE-m, en particulier le calendrier de restriction de la circulation et des catégories de véhicules visées. L'adoption de toutes mesures concernant la circulation des véhicules au sein de la ZFE-m fait l'objet d'une consultation publique préalable. Le dispositif des ZFE-m 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 un 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. Le leasing social de véhicules électriques sera par ailleurs mis en place à partir de 2023 avec de premières pré-réservations pour un déploiement effectif en 2024. 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'Etat met également en place, début 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. 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'Etat (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). La métropole de Lyon prévoit une dérogation « petit rouleur » accordant aux automobilistes cinquante-deux passages par an au sein de la ZFE-m, notamment pour satisfaire des besoins médicaux.