

## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>4385</b>	<b>De M. Fabrice Brun ( Les Républicains - Ardèche )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Transition écologique et cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Transports
<b>Rubrique &gt;</b> automobiles	<b>Tête d'analyse</b> >Conséquence de la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE)	<b>Analyse &gt;</b> Conséquence de la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE).
Question publiée au JO le : <b>27/12/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>16/05/2023</b> page : <b>4499</b> Date de changement d'attribution : <b>14/02/2023</b> Date de signalement : <b>21/03/2023</b>		

### Texte de la question

M. Fabrice Brun appelle l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur les conséquences de la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE) au sein des métropoles françaises. En effet, les zones à faibles émissions mobilité, couramment appelées zones à faibles émissions - mobilité (ZFE-M), ont été créées afin de lutter contre la pollution atmosphérique des grandes villes. Elles font suite notamment aux zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA), dispositif très souple de limitation des émissions des véhicules les plus polluants, qui avaient été mises en place en 2010 dans le cadre de la loi « Grenelle 2 ». Or si la loi reste en l'état, la moitié des automobilistes français seront privés d'accès aux centres-villes en 2025. Ainsi, ces dernières années, la législation n'a cessé de se rigidifier. La loi d'orientation des mobilités de 2019 et la loi climat et résilience de 2021 ont ainsi rendu obligatoire l'instauration de zones à faibles émissions dans 43 agglomérations françaises de plus de 150 000 habitants, au plus tard le 31 décembre 2024. Un calendrier national prévoit aussi d'interdire dans les villes les plus polluées la circulation des véhicules Crit'Air5 en 2023, Crit'Air4 en 2024 et Crit'Air3 en 2025, c'est-à-dire pour cette dernière catégorie l'ensemble des diesels d'avant 2006 et des essences d'avant 2011. Ces interdictions concerneraient un nombre très important de Français. Certes, les ZFE-M peuvent contribuer à améliorer la qualité de l'air dans les grandes villes et la qualité de vie des populations qui y demeurent. Cependant, en décidant de ces obligations, avant même de s'être assuré que l'offre en infrastructures et services alternatifs étaient au rendez-vous, les pouvoirs publics risquent de créer une nouvelle fracture entre ceux qui pourront continuer à vivre, circuler et travailler en ville et ceux qui ne pourront même plus s'y rendre pour voir leur famille, faire des études ou bénéficier de soins médicaux spécialisés. La mission flash des députés MM. Gérard Leseul et Bruno Millienne a déjà révélé les nombreuses fragilités du dispositif : manque d'information, disparité des réglementations, reste à charge déraisonnable pour les familles modestes. À ce titre, les délais trop courts et le manque d'accompagnement des ménages ont déjà abouti à un report du calendrier sur le Grand Paris, qui devait interdire l'accès aux Crit'Air 3 dès juillet 2022 et ne pourra le faire qu'après 2025. Au regard de ces constats, il existe désormais un risque qu'une colère explose quand les Français auront pris conscience des restrictions qui vont limiter leur liberté de déplacement, qu'il s'agisse pour les plus jeunes d'accéder aux universités ou à tout un chacun de bénéficier de l'offre de soins des CHU pour ne citer que quelques exemples. Face à ces constatations, il lui demande ce que le Gouvernement compte mettre en œuvre afin de reprendre en main le dispositif des ZFE-M, en proposant des délais



et des conditions de mises en œuvre en adéquation avec le quotidien des Français et particulièrement les habitants des zones rurales et périphériques.

### Texte de la réponse

Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE) sont un outil aux mains des collectivités pour améliorer la qualité de l'air. La mise en place des ZFE répond à une nécessité de protection de la santé publique. Elles ont pour vocation de préserver la santé des habitants en ciblant les polluants atmosphériques émis par les véhicules, tels que les oxydes d'azote et les particules. En effet, le secteur des transports est responsable de la majeure partie des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et d'un quart des émissions de particules PM10. D'après Santé Publique France, plus de 40 000 décès sont imputables chaque année à la pollution atmosphérique. Le coût annuel pour la société française de la pollution de l'air en France est estimé à 100 milliards d'euros (Sénat, 2015). Parmi les territoires devant mettre en place une zone à faibles émissions mobilité, seules les agglomérations qui dépassent de façon régulière les valeurs limites en matière de qualité de l'air (Paris, Lyon, Marseille et Rouen) sont tenues de respecter le calendrier de restriction de circulation des automobiles en fonction de leur vignette Crit'Air dans le respect des dispositions de la loi. Les autres agglomérations décident, en fonction du contexte local, de la temporalité des restrictions imposées et des catégories de véhicules visées (automobiles, deux roues, poids lourds, véhicules utilitaires légers). Les échanges sont engagés avec les collectivités pour réunir les conditions favorables de déploiement des ZFE, notamment par le biais de la mise en place d'un comité ministériel de suivi des ZFE, qui a réuni pour la première fois fin octobre 2022 toutes les collectivités concernées par l'élaboration d'une ZFE. Un comité de concertation réunissant les collectivités concernées et des parties prenantes, qui a commencé ses travaux en janvier 2023, permettra par ailleurs d'établir des propositions pour harmoniser les caractéristiques des ZFE, accompagner les usagers et assurer leur acceptabilité sociale. Le dispositif des ZFE doit s'accompagner d'un report modal, en mettant à disposition des alternatives à la voiture, et d'un développement de la mobilité douce et du verdissement du parc. Le Gouvernement propose un niveau d'aide important pour les ménages aux revenus modestes pour l'acquisition de véhicules propres. À compter du 1er janvier 2023, le bonus écologique (pour l'acquisition d'une voiture électrique neuve dont le coût d'acquisition est inférieur à 47 000 euros et la masse inférieure à 2,4 tonnes, ou d'une camionnette électrique) peut s'élever jusqu'à 5 000 euros pour l'acquisition d'une voiture, et 6 000 euros pour une camionnette. Comme annoncé par le Président de la République lors du mondial de l'automobile, ces montants d'aide sont augmentés, depuis le 1er janvier 2023, de 2 000 euros pour les ménages dont le revenu de référence par part est inférieur à 14 089 euros (soit 50 % des ménages), soit une aide maximale de 7 000 euros pour l'acquisition d'une voiture et 8 000 euros pour une camionnette. Un bonus de 1 000 euros est également octroyé pour l'achat d'un véhicule électrique d'occasion. Concernant la prime à la conversion, elle est désormais réservée aux ménages dont le revenu de référence par part est inférieur à 22 983 euros (soit 80 % des ménages). Depuis le 1er janvier 2023, son montant est renforcé pour les ménages des deux premiers déciles de revenus et pour les ménages des cinq premiers déciles de revenus « gros rouleurs », pour lesquels la prime peut atteindre jusqu'à 6 000 euros pour l'acquisition d'une voiture et 10 000 euros pour l'acquisition d'une camionnette. De plus, le montant de la prime est majoré de 1 000 euros pour les ménages habitant ou exerçant une activité professionnelle dans une ZFE, et jusqu'à 3 000 euros si une collectivité locale concernée par la ZFE octroie une aide de même nature. 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. Une expérimentation de prêt à taux zéro pour l'acquisition d'un véhicule émettant moins de 50 grammes de CO<sub>2</sub>/km, soit les véhicules électriques ou hybrides rechargeables, et dont le poids est inférieur à 2,6 t, est prévue dans les prochains mois dans les ZFE en dépassement réguliers des normes de qualité de l'air. Selon les données actuellement disponibles, les ZFE de la Métropole du Grand Paris, de Lyon, d'Aix-Marseille et de Rouen sont concernées. En complément, la collectivité est en capacité de prendre des mesures de soutien financier pour l'acquisition d'un véhicule moins polluant. 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), dès lors que les critères d'éligibilité sont proches. 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. Au-delà de ces aides, le fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires (« Fonds vert ») comporte un axe « accompagner le déploiement des ZFE ». 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, l'information et le conseil aux usagers (particuliers et entreprises) sur les ZFE, 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 L. 2213-4-1 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 au-delà des cas d'exemptions prévus au niveau national (ces derniers concernent les véhicules affichant une carte à mobilité inclusion, les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du Code de la route, les véhicules du ministère de la Défense, ainsi que les véhicules de transport en commun à faibles émissions). Certaines collectivités prévoient des dérogations « petits rouleurs » accordant aux automobilistes un certain nombre de passages par an au sein de leur ZFE, notamment pour satisfaire des besoins médicaux.