



16ème législature

Question N° : 4955	De Mme Katiana Levavasseur (Rassemblement National - Eure)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et cohésion des territoires		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > pollution	Tête d'analyse > Demande de suppression des ZFE - Forains	Analyse > Demande de suppression des ZFE - Forains.
Question publiée au JO le : 24/01/2023 Réponse publiée au JO le : 23/05/2023 page : 4721 Date de changement d'attribution : 31/01/2023		

Texte de la question

Mme Katiana Levavasseur attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur les dangers que représentent les zones à faibles émissions (ZFE) pour les Français, notamment pour les forains. Bientôt obligatoires dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants (d'ici décembre 2024), les ZFE vont accentuer les difficultés de déplacements de nombreux Français, alors même que la pénurie de médecins en milieu rural ne cesse de progresser. De fait, les véhicules dotés de vignettes Crit'Air 5, 4 et 3, qui représentent 40 % du parc automobile actuel, ne pourront plus accéder à plus d'une quarantaine d'agglomérations. Ainsi, en plus d'exclure les classes moyennes et les Français n'ayant pas les moyens d'investir dans de nouveaux moyens de transport compatibles, restreignant également leur zone de recherche de médecins et d'emplois, elles mettent en difficulté les forains, dont le métier exige des déplacements réguliers dans ces aires géographiques. Ces ZFE vont grandement entraver leur activité, alors même que l'augmentation du prix des carburants pesait déjà sur leurs finances. La Confédération française d'association et de syndicat de la profession foraine a donc fait savoir à Mme la députée avoir interpellé le Président de la République, ainsi que de nombreux ministres, sans qu'aucune réponse ne leur soit apportée. Or les fêtes foraines sont des événements festifs importants pour les habitants des territoires. Ils apportent joie aux habitants et stimulent l'économie locale. On ne peut que constater que ces ZFE ne sont bénéfiques pour aucun Français, qu'il soit travailleur, en recherche d'emploi ou simple visiteur voulant jouir de son droit fondamental de libre circulation. Alors que la France, à l'échelle mondiale, ne représente que moins de 1 % des émissions de CO₂, elle lui demande si le Gouvernement va supprimer les zones à faibles émissions existantes et annuler les projets d'extension de ces zones, pour les forains mais également pour tous les Français.

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 (NO_x) et les particules (PM₁₀ et PM_{2,5}). En effet, le secteur des transports est responsable de la majeure partie des émissions d'oxydes d'azote 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 (restriction de la circulation des voitures Crit'air 5 en 2023, Crit'air 4 en 2024, Crit'air 3 en 2025). Les autres agglomérations décident, en fonction du contexte local, de la temporalité des restrictions Crit'Air imposées et des catégories de véhicules visées (automobiles, deux roues, poids lourds, véhicules utilitaires légers). Le dispositif des ZFE doit s'accompagner d'un report modal, avec la mise à disposition d'alternatives à la voiture, et d'un développement de la mobilité douce et du verdissement du parc. Le Gouvernement consacre un effort budgétaire important pour aider les ménages aux revenus modestes à acquérir un véhicule propre. 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). Par ailleurs, 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 CO₂/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 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 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 ponctuels. Des dérogations peuvent aussi exister pour des véhicules à usage professionnel. Concernant plus particulièrement la situation des forains, parmi les onze ZFE existantes, dix disposent déjà de dérogations locales autorisant la



circulation des véhicules utilisés par les forains sur le territoire de leur ZFE. La ZFE de Nice ne prévoit pas de dérogation spécifique pour les véhicules de forains mais il est à noter que son périmètre est resserré sur le cœur urbain de la ville.