



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>5829</b>	De <b>M. Thibault Bazin</b> ( Les Républicains - Meurthe-et-Moselle )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > pollution	<b>Tête d'analyse</b> > Mise en place des ZFE	<b>Analyse</b> > Mise en place des ZFE.
Question publiée au JO le : <b>21/02/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>25/04/2023</b> page : <b>3899</b>		

### Texte de la question

M. Thibault Bazin alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les difficultés que pose la mise en œuvre des zones à faibles émissions (ZFE). En effet, de nombreux retours, provenant aussi bien de particuliers que d'entreprises, font état de l'existence de calendriers de mise en œuvre techniquement impossibles à respecter (par exemple à Paris ou à Strasbourg) ainsi que de normes très variables d'une ZFE à l'autre. Dès lors, cet échéancier de mise en œuvre semble être doublement préjudiciable. Premièrement, il renforce les iniquités sociales intrinsèquement liées à ces zones en ce que les ménages modestes ne pourront, dans des délais si brefs, mobiliser les fonds nécessaires à l'achat d'un nouveau véhicule et se verront ainsi *de facto* exclus des centres villes. Secondement, il introduit beaucoup d'incertitudes pour les entreprises, ce qui est profondément néfaste pour l'économie. Par exemple, les entreprises de logistique ne peuvent que difficilement déterminer les engins avec lesquels elles renouvelleront leurs flottes puisque les dérogations ne sont pas les mêmes selon les métropoles. Ainsi, justice sociale et efficacité économique convergent vers la nécessité d'introduire un nouvel échéancier plus réaliste, lisible et compréhensible reposant sur des critères nationaux partagés. En conséquence, il lui demande si le Gouvernement va porter un tel échéancier retravaillé.

### 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. 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 dernier 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). A l'inverse, 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 9 000 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 est 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 ainsi 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.