



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>5913</b>	De <b>M. Sylvain Carrière</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Hérault )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > automobiles	<b>Tête d'analyse</b> > Moratoire sur la mise en place des ZFE-m	<b>Analyse</b> > Moratoire sur la mise en place des ZFE- m.
Question publiée au JO le : <b>28/02/2023</b> Date de changement d'attribution : <b>05/03/2024</b> Date de signalement : <b>20/06/2023</b> Question retirée le : <b>11/06/2024</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

M. Sylvain Carrière appelle l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur le calendrier et les modalités de déploiement des zones à faibles émissions mobilités. Depuis 2019 avec la loi d'orientation des mobilités, puis en 2021 avec la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, des zones de restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants sont en train d'être mises en place autour des métropoles ainsi que des agglomérations de plus de 150 000 habitants. Pour les 11 métropoles désignées par la loi d'orientation des mobilités de 2019 plusieurs problématiques unanimes lui sont remontées. Au niveau du calendrier et des délais d'application, depuis le 1er janvier 2023 de nombreuses métropoles doivent limiter l'accès à une partie de leur territoire, correspondant à au moins 50 % de la population, aux véhicules les plus polluants et aller vers une interdiction totale du diesel d'ici 2025, cependant que ce soit à Paris ou à Lyon, les délais sont repoussés tant la population n'est pas avertie de cette mesure pourtant déjà en place et sujette à contravention. Cela l'amène à la problématique de la publicité publique faite sur le sujet des ZFE-m. En effet, d'après de récents sondages, seules 40 % des populations concernées seraient au courant de la mise en place des ZFE-m. Que dire alors des concertations ou consultations qui ont été menées par les collectivités concernées ? Peut-on considérer qu'elles sont bien représentatives et qu'elles ont ainsi une réelle valeur participative ? On l'a vu avec la crise des Gilets Jaunes, l'écologie punitive et incomprise ne fonctionne pas. Un décret, déjà repoussé doit arriver pour 2024 annonçant l'automatisation de la verbalisation avec des contraventions de catégorie 3 ou 4, selon que le véhicule soit léger ou utilitaire. Mais où en sont les alternatives ? Les aides existantes sont inconnues par le grand public et leur accessibilité est rendue fastidieuse. En plus de ces difficultés administratives, le reste à charge pour transitionner vers un véhicule électrique est trop élevé pour les publics pourtant concernés. En France, selon un rapport publié en 2022 par la Fondation pour la Nature et l'Homme, 13,3 millions de personnes sont en précarité mobilité, c'est-à-dire des personnes qui ne gagnent pas assez d'argent pour couvrir le frais de leurs déplacements, pourtant nécessaires à leur travail et à la vie qu'ils mènent, ou qui ne disposent pas d'accès à des alternatives à leur voiture individuelle dont la date de première immatriculation et le type de moteur, diesel ou essence, ne permet pas une pérennité d'utilisation. Comment dès lors demander à ces gens un reste à charge autour de 7 000 euros pour l'entrée de gamme électrique ? Comment faire quand les trajets alternatifs en transports en communs ou en mobilités douces doublent, triplent ou rendent tout simplement impossible le déplacement ? Pourquoi ne pas se servir des ZFE-m comme d'un accélérateur du développement des infrastructures de transports en communs ou de mobilités douces comme le demande le Conseil d'orientation aux infrastructures (COI) ? L'enveloppe attribuée sur la période 2023-2032 est actuellement de 120 Mds d'euros alors que le COI estime qu'il faudrait 175 Mds d'euros



dans un scénario de transition écologique et 195 Mds d'euros dans le cas d'une priorité au développement des infrastructures. Il tient donc à l'alerter sur la bombe sociale à venir qu'est la publication du décret automatisant la verbalisation et lui demande de mettre en place un moratoire sur les contraventions tant que les infrastructures suffisantes à un maillage fin de transports en communs et d'infrastructures de mobilités douces soit en place sur les territoires concernés.