

16ème législature

Question N° : 6409	De M. Guillaume Vuilletet (Renaissance - Val-d'Oise)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition énergétique		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse >Déplacements de véhicules utilitaires et de chantier dans les ZFE	Analyse > Déplacements de véhicules utilitaires et de chantier dans les ZFE.
Question publiée au JO le : 14/03/2023 Réponse publiée au JO le : 04/07/2023 page : 6252 Date de changement d'attribution : 16/05/2023		

Texte de la question

M. Guillaume Vuilletet appelle l'attention de Mme la ministre de la transition énergétique sur la question des déplacements de véhicules utilitaires et de chantier dans les zones à faibles émissions. Les organisations professionnelles du transport ont fait part de leur inquiétude quant à leur mise en place, notamment lors de l'assemblée générale d'Union TLF du 30 juin 2022. Les règles régissant ces zones ne sont pas harmonisées, ce qui empêche une anticipation pourtant indispensable dans la gestion des plans de transport et des flottes de véhicules des professionnels. Par ailleurs, le nombre de véhicules « zéro émission » disponibles n'est pas suffisant pour couvrir les besoins des entreprises et le passage à l'électrique nécessite des adaptations onéreuses, ce qui suppose un calendrier moins contraint que celui qui est aujourd'hui prévu. Actuellement, 11 métropoles françaises ont institué de telles zones et 30 de plus sont prévues d'ici le 31 décembre 2024, la loi « climat et résilience » les rendant obligatoires pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants. À l'intérieur de ces zones, les métropoles peuvent interdire la circulation des véhicules les plus polluants, ce qu'ont fait 8 d'entre elles. Ces actions sont utiles pour améliorer la qualité de l'air et ainsi protéger la santé des Français, en limitant notamment les émissions de dioxyde de carbone et de particules fines. On rappellera à cet égard que la pollution de l'air cause près de 48 000 décès prématurés chaque année. Elles sont également essentielles en matière de lutte contre le dérèglement climatique, afin de tenir les objectifs et atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. D'importants efforts ont donc, légitimement, été déployés, le Gouvernement ayant investi 13,4 milliards d'euros pour la mise en application de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, lors du quinquennat précédent. Toutefois, cela représente de réelles difficultés pour les professionnels du transport. Ce secteur est en effet celui qui émet le plus de dioxyde de carbone, représentant un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne. Plusieurs études démontrent que les véhicules lourds représentent 24 % des émissions du transport routier, contre 20 % pour les véhicules utilitaires légers. Les difficultés constatées dans leur transition énergétique ne relèvent pas d'un manque de volonté de leur part ; elles sont au contraire tout à fait d'accord pour accélérer cette évolution et y voient des opportunités. Cependant, elles souhaitent des échéances réalistes et une harmonisation des règles, afin d'avoir une visibilité, adapter leurs contraintes et leurs coûts et bénéficier d'offres suffisantes en véhicules « zéro émission ». Le 30 mars 2022, à l'occasion du 76e Congrès national de la FNSEA, le Président de la République avait annoncé que les camions des transporteurs roulant au carburant B100 exclusif pourraient bénéficier de la vignette Crit'Air 1 et ainsi circuler dans les zones à faibles émissions. L'arrêté du 11 avril 2022 est ensuite venu concrétiser cette promesse, classant désormais Crit'Air 1 les autobus et les autocars dont la source d'énergie est le biogazole B100. Il souhaite savoir si la réglementation évoluera et si elle sera précisée, afin de mieux prendre en compte la diversité

des véhicules utilitaires et professionnels et particulièrement les véhicules frigorifiques et de chantier.

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-m répond donc 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 (notamment Paris, Lyon, Marseille) 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. Naturellement, 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. L'Etat a ainsi mis en place des dispositifs pour soutenir l'acquisition de véhicules propres tels que le bonus et la prime à la conversion pour les véhicules utilitaires légers et l'appel à projet "Ecosystèmes des véhicules lourds électriques" pour les poids lourds (60 M€ en 2023 dont 55 M€ réservés aux poids lourds). Par ailleurs, un axe « accompagner le déploiement des ZFE » compose le fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires (« Fonds vert »). Ce dernier est doté d'une enveloppe de 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. Concernant le classement des certificats qualité de l'air (vignette Crit'Air), celui-ci est fixé par l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route. Cet arrêté détaille les modalités de classement des véhicules et les divise en six classes Crit'Air. Le carburant B100, qui relève de la catégorie des biocarburants (recouvre tout combustible liquide ou gazeux issu de la matière organique végétale, animale ou usée, destiné à alimenter un moteur thermique) illustre la prise en compte des spécificités propres à certains véhicules. En effet, en raison de ses impacts en matière de pollution atmosphérique -avec entre autres des réductions non négligeables des émissions d'hydrocarbure et de monoxyde de carbone par rapport au carburant B7, et des réductions très significatives des émissions d'aldéhydes-cétones (dont les formaldéhydes) -, les poids lourds, autobus et autocars roulant exclusivement avec du B100 (c'est-à-dire une motorisation incompatible avec d'autres carburants) et répondant à la norme Euro VI (à partir du 1er janvier 2014) sont éligibles à la vignette Crit'Air 1. Fin 2022, la Commission européenne a exprimé sa volonté de définir une nouvelle norme Euro sur les émissions des véhicules routiers applicable en 2025. L'opportunité et les caractéristiques de cette nouvelle norme Euro 7 sont encore en négociation. L'Etat prendra naturellement en compte toute évolution des facteurs d'émission pour opérer un réexamen de la classification Crit'air des véhicules.