



## 16ème législature

<b>Question N° : 742</b>	<b>De M. Yannick Chenevard ( Renaissance - Var )</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> pollution	<b>Tête d'analyse &gt;</b> Mise en place des ZFE - ménages modestes	<b>Analyse &gt;</b> Mise en place des ZFE - ménages modestes.
Question publiée au JO le : <b>09/08/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>17/01/2023</b> page : <b>512</b> Date de changement d'attribution : <b>29/11/2022</b>		

### Texte de la question

M. Yannick Chenevard interroge M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la possibilité de procéder à un léger décalage de l'application des ZFE dans certains territoires qui en feraient la demande afin de leur permettre une mise en place en même temps que le reste des collectivités concernées au 31 décembre 2024, et non au 1er janvier 2023 comme quelques-unes s'y étaient engagées avant la crise sanitaire et l'inflation ou la rupture d'approvisionnement du fait de la guerre en Ukraine. En effet, si tel que le prévoit la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 et son décret d'application du 17 septembre 2020, le besoin d'amélioration de la qualité de l'air dans les zones urbaines apparaît nécessaire, la prise en compte des difficultés financières liées à l'inflation ou de la non-possibilité de changer de véhicule soit pour des raisons financières ou par l'incapacité des constructeurs automobiles à livrer des véhicules neufs dans des délais raisonnables (approvisionnement de pièces, guerre), pénalise les familles les moins aisées qui souvent habitent en périphérie des grandes agglomérations et possèdent des véhicules parfois anciens (vignettes Crit'air 5). Le simple alignement au 31 décembre 2024 de toutes les collectivités de plus de 150 000 habitants comme le prévoit la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 permettrait aux ménages les plus en difficulté de ne pas être pénalisés. Il lui demande sa position sur ce sujet.

### Texte de la réponse

La France fait toujours face à des dépassements des normes de qualité de l'air ce qui lui vaut d'être concernée par des contentieux auprès du Conseil d'État et de la Commission européenne. En parallèle, l'organisation mondiale de la santé (OMS) a établi en 2021 de nouvelles lignes directrices, dans lesquelles elle divise par 4 les concentrations recommandées pour le dioxyde d'azote, et par 2 les concentrations recommandées pour les particules. La Commission européenne a d'ores et déjà signifié sa volonté de faire évoluer les seuils réglementaires vers les seuils de référence publiés par l'OMS dans le cadre de la révision de la directive qualité de l'air ambiant. L'ensemble du territoire français est au-dessus de ces valeurs pour les particules fines, et 90 % des agglomérations dépassent les valeurs recommandées pour le dioxyde d'azote. La poursuite et le renforcement des politiques publiques en faveur de la qualité de l'air demeurent plus que jamais indispensables. Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sont un outil aux mains des collectivités pour améliorer la qualité de l'air. Elles ont pour vocation de protéger les populations et de préserver la santé des habitants en autorisant l'accès aux véhicules les moins polluants. D'après Santé Publique France, plus de 47 000 décès sont imputables chaque année à la pollution atmosphérique, et une part importante de cette pollution résulte du dioxyde d'azote et des particules fines générés par les transports. La

mise en place des ZFE-m répond à une nécessité de protection de la santé publique. En vertu de l'alinéa 2 du I de l'article L. 2213-4-1 du CGCT (Code général des collectivités territoriales) les territoires de Lyon, Grenoble, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Toulon, Toulouse, Rouen et Strasbourg doivent avoir mis en place une ZFE-m avant le 31 décembre 2020. En vertu de l'alinéa 3 de l'article susmentionné, 31 agglomérations supplémentaires devront avoir instauré une ZFE-m d'ici le 31 décembre 2024. Par ailleurs, ce dispositif doit s'accompagner d'un report modal, en mettant à disposition des alternatives à la voiture, en développant la mobilité douce et en accélérant le verdissement du parc. Le Gouvernement propose un niveau d'aide important pour les ménages aux revenus modestes pour l'acquisition de véhicules propres. Pour les ménages très modestes (2 premiers déciles) et pour les ménages modestes (5 premiers déciles) gros rouleurs, le montant de prime à la conversion sera augmenté en 2023 lorsque le ménage habite ou travaille en ZFE-m, pour atteindre 7 000 € pour un véhicule électrique (5 000 € pour un véhicule thermique classé Crit'air 1) neuf ou d'occasion. L'État soutient par ailleurs, via le Bonus, l'acquisition d'un véhicule électrique, jusqu'à 6 000 € si celui-ci est neuf, et 1 000 € si celui-ci est d'occasion. Ce bonus sera renforcé en 2023 pour être porté à 7 000€ pour les ménages des 5 premiers déciles ; 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. L'État mettra également en place, à compter du 1er janvier 2023, une expérimentation de prêt à taux zéro pour l'acquisition d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable, ou le remplacement du moteur (retrofit), dans les zones à faibles émissions en dépassement des valeurs limites pour les ménages des cinq premiers déciles de revenus. En complément, la collectivité est en capacité de prendre des mesures de soutien financier pour l'acquisition d'un véhicule moins polluant. Chaque collectivité instaure un système d'aides spécifique pour accompagner les citoyens les plus fragiles dans la transition des mobilités. 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). 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. La Métropole du Grand Paris a ainsi rejoint le guichet unique, et d'autres collectivités sont en cours de discussion pour décider de leur adhésion à ce guichet unique (métropoles de Lyon et Bordeaux). Au-delà de ces aides, le fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires (« Fonds vert ») comportera en 2023 un axe « accompagner le déploiement des ZFE-m ». 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-m, l'information et le conseil aux usagers (particuliers et entreprises) sur les ZFE-m, 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 (motifs social, économique, technique...) au-delà des cas d'exemptions prévus au niveau national (notamment en ce qui concerne les véhicules affichant une carte à mobilité inclusion).