



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

air

Question écrite n° 95944

Texte de la question

M. Michel Liebgott attire l'attention de Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat sur les interdictions de circulation relative aux questions de qualité de l'air. Ces dispositions relèvent de la directive 2008/50/CE qui impose aux États membres de l'Union européenne des valeurs limites en termes de polluants atmosphériques. Une dizaine d'États européens ont déjà transposé cette directive dans leur ordre juridique avec près de 180 zones de basses émissions, dites *Low mission zones* (LEZ) en Europe. En France, il a été envisagé de créer des « zones à circulation restreinte » (ZCR) dans plusieurs régions du territoire (25 métropoles et communautés d'agglomération pourraient être concernées). Or les membres de la Fédération française des motards en colère (FFMC) qui ont opté pour l'alternative « deux roues motorisées » (2RM) estiment que ces plans provoqueront inéluctablement de l'exclusion sociale dans les territoires concernés et que, par conséquent, d'autres mesures doivent être envisagées. Aussi, il souhaiterait connaître la position du Gouvernement sur cette thématique et être informé des mesures qui pourraient être mises en œuvre à cet effet.

Texte de la réponse

La qualité de l'air est une préoccupation majeure de nos citoyens. La pollution atmosphérique est à l'origine de 48 000 décès prématurés par an selon une étude récente de l'Agence nationale de santé publique (ANSP). Le non-respect des normes sanitaires dans de nombreuses agglomérations concernant les concentrations dans l'air de particules fines et de dioxyde d'azote ont par ailleurs conduit la Commission européenne à engager deux procédures précontentieuses contre la France. Dans les agglomérations, le transport routier est l'une des principales sources d'émissions de polluants atmosphériques. L'arrêté du 21 juin 2016 établit 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. Ce classement tient compte de la spécificité des deux-roues pour leur classement. Contrairement aux idées reçues, les deux-roues ne sont pas nécessairement moins polluants que les voitures, même en prenant en compte leur profil de roulage plus favorable en agglomération et le moindre temps passé pour trouver un stationnement, tout particulièrement pour les anciens deux-roues sans système de post-traitement catalytique (source : ADEME, *motocycles et cyclomoteurs*, Barbusse, 2005 et ADEME, *comparaison entre deux-roues à moteur et voitures*, Ducreux, 2008). En effet, même si les deux-roues sont plus légers, les normes antipollution qui leur sont applicables sont moins contraignantes et en conséquence les systèmes de dépollution installés sur les deux-roues sont moins performants. Pour mettre en place une zone à circulation restreinte, s'agissant d'une pollution locale, il appartient aux collectivités territoriales, en fonction des spécificités de leurs territoires, de choisir de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants et de définir les véhicules concernés par les restrictions, en trouvant un équilibre entre les enjeux sanitaires, les alternatives en matière de mobilité et les considérations économiques et sociales. La collectivité territoriale doit justifier les restrictions prévues au regard de la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air, et des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la mise en œuvre des restrictions. Les restrictions peuvent être différenciées en fonction des voies

de circulation, des jours de la semaine ou des heures de la journée, ou encore en fonction de la nature et de l'usage des véhicules, en veillant toutefois à la lisibilité des restrictions prévues pour les usagers concernés. Le projet d'arrêté de création de la zone à circulation restreinte, accompagné de l'étude justifiant les restrictions, est soumis pour avis aux autorités organisatrices de la mobilité, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées, puis soumis à la consultation du public. Dans ce contexte, afin d'accompagner les démarches des collectivités territoriales et de soutenir le renouvellement des vieux véhicules diesel, la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales avec le climat, a mis en place une prime à la conversion, renforcée en 2016. Cette prime permet de bénéficier d'une aide de 10 000 € pour le remplacement d'un vieux véhicule diesel par un véhicule électrique, et d'une aide de 500 ou 1 000 €, sous conditions de ressources, en cas de remplacement par un véhicule récent essence, GPL ou gaz. Une aide à l'acquisition de deux-roues électriques est par ailleurs à l'étude dans le cadre de la préparation de la loi de finances 2017. Par ailleurs, les collectivités mettant en œuvre des actions ambitieuses en faveur de la qualité de l'air peuvent bénéficier d'un soutien technique et financier de l'État, avec une subvention pouvant aller jusqu'à 1 million d'euros.

Données clés

Auteur : [M. Michel Liebgott](#)

Circonscription : Moselle (8^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 95944

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Environnement, énergie et mer

Ministère attributaire : Environnement, énergie et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [24 mai 2016](#), page 4376

Réponse publiée au JO le : [18 octobre 2016](#), page 8614