



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

ZFE-m

Question écrite n° 2900

Texte de la question

M. Philippe Gosselin attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les difficultés induites par la mise en place des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans les grandes agglomérations. Pour lutter contre la pollution, la loi n° 2021-1104 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi climat et résilience) a rendu obligatoire, d'ici le 31 décembre 2024, la mise en place de ZFE-m dans plusieurs grandes agglomérations. L'interdiction de circuler au sein de ces zones repose sur le système de vignette « Crit'Air ». En 2025, il devrait y avoir 45 zones à faibles émissions dans le pays. Elles permettront ainsi d'améliorer la qualité de l'air dans les grandes villes. Dans l'agglomération toulousaine, la principale source des émissions de dioxyde d'azote provient du transport routier selon le rapport établi, en 2019, par ATMO Occitanie (association agréée par le ministère de la transition écologique chargée de la surveillance de la qualité de l'air). Pour Toulouse métropole, selon les études réalisées, les interdictions représenteront 16,15 % du parc roulant. Les ZFE-m ne doivent pas être un obstacle à la mobilité des concitoyens. Or changer de véhicule est financièrement inaccessible pour de nombreux ménages. Sans mesures d'accompagnement fortes de l'État, au côté des collectivités locales, la mise en place des ZFE-m pourrait déboucher sur l'interdiction d'accès des territoires concernés par son périmètre aux personnes les plus modestes. Ce serait une forme de « double peine » inacceptable et facteur de bien des tensions sociales et économiques. Il souhaiterait donc connaître les mesures envisagées par le Gouvernement pour soutenir des mobilités peu émettrices et surtout accessibles à tous.

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. 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 générées par les transports. La mise en place des ZFE-m répond à une nécessité de protection de la santé publique. 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 est déjà doublé avec, pour ménage qui habite ou travaille en ZFE-m, une aide jusqu'à 6 000 € pour un véhicule électrique (4 000 € 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'Etat met également en place, début 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. Le leasing social de véhicules électriques sera par ailleurs mis en place à partir de 2023 avec de premières pré-réservations, pour un déploiement effectif en 2024. 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'Etat (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 (par exemple en ce qui concerne les véhicules affichant une carte à mobilité inclusion).

Données clés

Auteur : [M. Philippe Gosselin](#)

Circonscription : Manche (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2900

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [8 novembre 2022](#), page 5209

Réponse publiée au JO le : [31 janvier 2023](#), page 968