



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Pour le report de la mise en place des zones à faibles émissions

Question écrite n° 421

### Texte de la question

Mme Edwige Diaz attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur les graves conséquences pour les classes populaires, moyennes et rurales, particulièrement de la Gironde, de la mise en place des zones à faibles émissions mobilité. L'article 119 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2019 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets rend obligatoire l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024 au plus tard. À cause d'un manque de communication des services de l'État et des EPCI porteurs de ces ZFE, leurs conséquences restent méconnues par une très grande majorité de Français alors qu'elles impacteront directement leur quotidien. Selon les statistiques du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 40 % du parc automobile existant pourrait être interdit de circulation dans leur périmètre d'ici quelques années si les restrictions s'appliquent aux véhicules Crit'Air 5, 4 et 3, sans compter les éventuelles mesures plus restrictives que pourraient appliquer les EPCI. Ces zones à faibles émissions vont se transformer en zones à forte exclusion. Les classes populaires et moyennes seront les principales victimes de leur mise en place. Aujourd'hui, 40 % des ménages les plus modestes possèdent une voiture de plus de 12 ans. Les ruraux seront également particulièrement pénalisés par cette bombe à retardement. Des milliers d'habitants de la 11e circonscription de la Gironde, territoire où la mobilité est un enjeu majeur, travaillent quotidiennement dans le périmètre de la future ZFE de l'agglomération bordelaise. Sa mise en place contraindrait une grande partie d'entre eux à changer de véhicule ou à utiliser des transports publics, sous-dimensionnés et inadaptés aux réalités du monde rural, pour pouvoir se rendre au travail sous peine d'une amende de 68 euros à chaque déplacement avec un véhicule interdit dans la métropole. Qui plus est, à l'heure où l'inflation impacte durement le pouvoir d'achat des Français et que beaucoup se demandent comment ils vont réussir à payer leur plein, leur facture d'électricité ou nourrir correctement leurs enfants, il est inimaginable de leur imposer un tel investissement dans les prochains mois. Elle lui demande de reporter la mise en place des ZFE-m prévue au 1er janvier 2025 et de préciser les efforts qu'il souhaite mettre en œuvre pour favoriser l'acquisition d'un véhicule moins polluant par les Français.

### 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. Elles représentent une opportunité de penser à nouveau l'offre de mobilité à l'échelle du territoire, en privilégiant des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Elles doivent être accompagnées de solutions de report modal, en mettant à disposition des alternatives à la voiture, en développant la mobilité douce et en accélérant le verdissement du parc. Ainsi : le renforcement du Plan vélo et mobilités actives se traduit par des investissements inédits et massifs pour développer et sécuriser les pistes

cyclables, à travers notamment le fonds mobilités actives, de nouvelles mesures pour une pratique plus sûre du vélo (marquage des vélos, stationnements sécurisés, etc.) et la mise en place d'autres dispositifs incitatifs (forfait mobilités durables, soutien à l'achat, formation génération vélo, etc.) ; les certificats d'économie d'énergie (CEE) soutiennent le développement de l'utilisation du vélo, pour la mobilité ou la logistique, avec notamment la prolongation-extension des programmes « ALVEOLE + » (stationnement vélo sécurisé) et « Colis Activ » (livraison par vélo cargo) ; pour développer les transports en commun, un 4e appel à projets a été engagé en 2021 pour des transports en commun sur site propre (TCSP) ; le nouveau fonds de transition écologique prévu dans le cadre du PLF 2023 permettra également d'apporter des financements aux collectivités pour accompagner le déploiement et le renforcement des ZFE-m, à hauteur de 150 millions d'euros. La métropole bordelaise déploie par ailleurs un plan d'action pour accompagner le report modal, en améliorant la quantité et la qualité de l'offre de transports alternatifs à la voiture. S'agissant du verdissement des flottes, le Gouvernement renforcera en 2023 les aides aux ménages pour l'acquisition de véhicules propres. Ces acquisitions sont accompagnées par l'État au travers de différents dispositifs : Les ménages très modestes (2 premiers déciles) et les ménages modestes (5 premiers déciles) gros rouleurs bénéficient d'un montant de prime à la conversion doublée, qui atteint 5 000 € pour un véhicule électrique (3 000 € pour un véhicule thermique classé Crit'air 1) neuf ou d'occasion. Dans les zones concernées par les ZFE, la condition d'une aide locale pour l'obtention de la surprime de 1 000 € sera supprimée ; 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 mettra également en place, à compter de 2023, une expérimentation du 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. Enfin, le leasing social de véhicules électriques sera lancé en 2023 avec de premières pré-réservations pour des livraisons de véhicules en 2024. Pour tenir compte du contexte dans lequel la ZFE-m s'insère et ainsi ne pas conduire à la fracture sociale, la collectivité a la possibilité de prendre des mesures de soutien financier pour l'acquisition d'un véhicule moins polluant. Enfin, pour tenir compte du contexte local dans lequel la ZFE-m s'insère, 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).

## Données clés

**Auteur :** [Mme Edwige Diaz](#)

**Circonscription :** Gironde (11<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement National

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 421

**Rubrique :** Automobiles

**Ministère interrogé :** Transition écologique et cohésion des territoires

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [2 août 2022](#), page 3662

**Réponse publiée au JO le :** [20 décembre 2022](#), page 6541