

LE SENAT VEUT ASSOUBLIR LE CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DES RESTRICTIONS DE CIRCULATION DANS LES ZFE - M



Alors que les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) font face à des difficultés en matière d'acceptation sociale et n'apportent, pour le moment, pas de résultats probants d'amélioration de la qualité de l'air, la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat propose plusieurs mesures pour simplifier le cadre juridique et accélérer l'accompagnement de l'Etat.

Une mission « Flash » sur l'acceptation sociale des ZFE-m a été initiée en mars dernier. S'en est suivie une consultation des particuliers et professionnels sur le sujet.

C'est dans ce contexte que la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a publié, mercredi 14 juin 2023, son rapport d'information sur les ZFE-m. Elle revient sur les « crispations » et « vives incompréhensions » que les ZFE-m suscitent auprès des usagers mais également des collectivités territoriales qui doivent les déployer. Les freins sont nombreux : accompagnement insuffisant de la part de l'Etat, prix élevé des véhicules propres, manque d'offres de transports alternatifs à la voiture, etc.

Les ZFE-m ne répondent que partiellement aux enjeux de qualité de l'air

Avec 40 000 décès annuels attribués aux émissions de particules fines et des dépassements des seuils réglementaires de qualité de l'air toujours récurrents, la France se devait de prendre des mesures. Initialement, les ZFE-m ont été mises en œuvre pour être un outil pertinent de réduction de la pollution atmosphérique. Toutefois, elles ne répondent que partiellement à cet enjeu puisque :

- Les particules fines proviennent plus majoritairement d'autres secteurs tels que le logement, l'industrie ou l'agriculture ;
- La classification Crit'Air ne tient pas compte des émissions de particules liées au système de freinage ou à l'abrasion des pneus ;
- Les sources d'émissions polluantes varient d'un territoire à un autre et une approche globale et territorialisée d'amélioration de la qualité de l'air serait donc plus appropriée.

En France, il est encore trop tôt pour tirer des conclusions des ZFE-m. Cependant, chez nos voisins européens, les résultats sont assez contrastés avec des avancées positives dans les ZFE de Bruxelles et Stuttgart mais des résultats mitigés à Milan par exemple.

Un cadre juridique complexe et un accompagnement défaillant de l'Etat

Le rapport identifie aussi les difficultés que les collectivités territoriales rencontrent lors de la mise en œuvre des ZFE-m au sein de leurs agglomérations. On retrouve parmi les points de blocage :

- Un cadre juridique complexe : cohabitation de ZFE-m facultatives et de ZFE-m obligatoires, déploiement des ZFE-m de façon hétérogène avec un calendrier d'entrée en vigueur des restrictions de circulation propre à chaque agglomération ;
- Un accompagnement défaillant de l'Etat : absence de larges campagnes d'information nationales pour sensibiliser le public, manque de soutien financier, retard de l'Etat dans la mise en place de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation ;
- Une part trop importante des véhicules du parc automobile français concernés par les restrictions de circulation : 13 millions de véhicules particuliers, soit 34 % d'ici deux ans.

Assouplir le calendrier de mise en œuvre des restrictions de circulation

Afin de faire face à ces problématiques sur le déploiement des ZFE-m, la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat propose des mesures structurées selon trois axes principaux :

- Accélérer le verdissement du parc de véhicules : renforcement des aides à l'acquisition de véhicules propres neufs (bonus écologique, prime à la conversion, prêt à taux zéro), encouragement de la conversion du parc existant (marché de l'occasion, rétrofit), renforcement de la lisibilité du système d'aides nationales et locales à l'acquisition (mesures de simplification) ;

- Soutenir plus largement les alternatives à la voiture : politique plus globale de mobilités des personnes et des marchandises, « choc d'offre » de transports alternatifs à l'autosolisme ;
- Desserrer le calendrier de mise en œuvre des restrictions de circulation : assouplissement des échéances d'entrée en vigueur des restrictions de circulation, individualisation de la classification Crit'Air pour les véhicules les mieux entretenus.

Ainsi, le rapport suggère de repousser au plus tard à 2030 l'entrée en vigueur des restrictions prévues par la loi « Climat et résilience » pour les véhicules légers classés Crit'Air 3. Il demande aussi de fixer au 1er janvier 2030 la date butoir de création d'une ZFE-m dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Enfin, pour les véhicules lourds, il est préconisé d'autoriser la circulation des véhicules Crit'Air 2 jusqu'à 2030.

Source : Actuel HSE - Juillet 2023