



# INFOS GÉNÉRALES



Mons-en-Baroeul, le 11 juillet 2023

## COMITE INTERMINISTERIEL SUR LES ZFE : DES CLARIFICATIONS ET DES PROPOSITIONS BIENVENUES, MAIS DE NOMBREUX EFFORTS RESTENT A FAIRE POUR « 40 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES » ET L'AUTOMOBILE CLUB DU NORD DE LA FRANCE

L'automne dernier, face à l'intransigeance du Gouvernement sur la question des ZFE, l'association « 40 millions d'automobilistes » et la FEDA (Fédération de la Distribution automobile) avaient réalisé un tour de France – *La Grande Boucle des Exclus* – pour sensibiliser les pouvoirs publics à l'ampleur des conséquences des interdictions de circulation au sein des ZFE sur la mobilité quotidienne des usagers de la route.

À l'issue du Comité ministériel sur les Zones à faibles émissions qui s'est tenu ce lundi 10 juillet 2023 au matin, le ministre de la Transition écologique Christophe BÉCHU a rappelé les obligations légales encadrant la mise en place des ZFE : seules les agglomérations où ont été mesurés des dépassements des seuils réglementaires d'émissions de polluants sont concernées. Or, alors que la loi « LOM » promulguée en 2019 imposait la création d'une ZFE dans 11 agglomérations, le Ministre a révélé qu'elles n'étaient plus que 5 en 2022 à connaître des dépassements : Paris, Marseille, Lyon, Rouen et Strasbourg.

Ainsi, l'ensemble des autres communes – les 6 autres visées par la loi de 2019 et les 32 concernées par l'élargissement établi par la loi « Climat et Résilience » de 2021 – sont exemptées de l'obligation de mettre en œuvre le calendrier de restriction de circulation basé sur la classification Crit'air.

**Pour « 40 millions d'automobilistes », la FEDA et l'Automobile Club du Nord de la France, cette clarification des modalités d'application des ZFE est une satisfaction. La suspension de l'application des mesures d'interdiction de circulation des voitures les plus anciennes dans les ZFE déjà existantes mais qui ne sont plus en situation de dépassement des seuils réglementaires est une mesure de bon sens. Cependant, pour les deux organismes, de nombreux efforts restent à faire pour rendre les ZFE socialement acceptables et ne pas exclure les usagers les plus modestes du cœur des métropoles.**

### Des ZFE seulement pour les villes les plus polluées.

Conformément à la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, 11 agglomérations françaises de plus de 150 000 habitants mettent d'ores et déjà en œuvre une ZFE sur le territoire métropolitain. 32 autres étaient appelées à le faire, au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2025, en vertu de la loi « Climat et Résilience » de 2021.

Mais le Gouvernement a rappelé aujourd'hui que le calendrier de déploiement des interdictions de circulation dans les ZFE ne s'appliquait de façon obligatoire qu'à celles qui connaissaient des dépassements des seuils de polluants. Elles n'étaient que 5 en 2022 : Paris, Lyon, Marseille, Rouen et Strasbourg.

« Pour toutes les autres agglomérations, il n'y a aucune obligation de mettre en place une ZFE. Les agglomérations de plus de 150 000 habitants où les seuils de pollution ne sont pas dépassés constitueront désormais des ‘territoires de vigilance’ – selon la sémantique utilisée par le ministre de l’Ecologie – où les véhicules non-classés seront toutefois automatiquement interdits à la circulation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Le Gouvernement reconnaît ainsi qu'imposer des mesures de restriction de plus grande ampleur, avec les conséquences sociales et économiques que l'on connaît, n'est pas justifié. Il y a cependant plusieurs agglomérations, comme Grenoble, qui ne sont pas concernées par l'obligation, mais qui s'entêtent à vouloir aller plus loin et plus vite que la loi, et c'est aujourd'hui ce qui est le plus problématique et qui rend nécessaire d'assouplir les modalités de mise en œuvre », commente Marc JEANSOU, président de l'ACNF.

### Des solutions pour les véhicules concernés par les interdictions de circulation.

Ainsi, d'après le ministère de la Transition écologique, 3 % des véhicules (soit environ 2 millions) seraient encore interdits d'accès dans les « territoires de vigilance » (véhicules antérieurs au 31 décembre 1996, non-classés Crit'air), auxquels il faut ajouter ceux interdits à la circulation au sein des 5 ZFE demeurant obligatoires, et ceux concernés par les interdictions de circulation au sein des métropoles qui ne sont pas soumises à l'obligation, mais qui prendront tout de même l'initiative de mettre en place des restrictions de circulation.

« Nous n'oubliions pas ces usagers qui n'ont que leur vieux véhicule pour se déplacer et ne peuvent pas en changer, faute de moyens financiers. Des solutions doivent être trouvées pour qu'ils ne soient pas exclus des métropoles. La proposition n°9 du rapport rédigé par Philippe TABAROT, rapporteur de la mission flash du Sénat sur l'acceptabilité des ZFE, créant une dérogation pour les véhicules passant avec succès le test pollution du contrôle technique, reçoit tout notre soutien. Car il est légitime, lorsque les émissions réelles du véhicule mesurées à l'occasion du contrôle technique attestent du respect des seuils et du bon entretien du véhicule, que le véhicule en question puisse continuer à circuler normalement », rappelle Pierre CHASSERAY, délégué général de l'association.

COMMUNIQUE