



Commission du développement durable  
et de l'aménagement du territoire

*RÉPUBLIQUE FRANÇAISE*

---

**Mission « flash »**  
**sur les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des zones à**  
**faibles émissions**

**Communication de MM. Gérard Leseul et Bruno Millienne**

—

**Mercredi 12 octobre 2022**

Monsieur le Président,

Mes chers collègues,

Notre commission du développement durable et de l'aménagement du territoire nous a désignés le 3 août dernier, co-rapporteurs d'une mission d'information flash portant sur les mesures d'accompagnement dans la mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité, dites « ZFE-m ».

Les ZFE-m ont été instaurés par la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dans les zones où les seuils limites de qualité de l'air sont dépassés, comme à Paris, Strasbourg, Rouen, Lyon, Grenoble ou encore Marseille. Elles ont ensuite été étendues à l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants par la loi du 22 août 2021 dite « climat et résilience ». 45 agglomérations seront ainsi directement concernées en 2025, soit 40 % de la population française. Cette proportion pourrait être même bien supérieure puisque les restrictions impacteront également les mobilités des habitants situés à la périphérie des métropoles et qui se rendent, de façon régulière ou occasionnelle, dans le périmètre des ZFE-m.

À ce stade, les ZFE-m connaissent un déploiement progressif et à géométrie variable d'un territoire à l'autre. Au 1<sup>er</sup> septembre 2022, 10 métropoles ont lancé une ZFE-m. Aucune n'avait encore étendu l'interdiction au-delà des véhicules particuliers classés Crit'Air 4 et 5, ce qui concerne moins de 10 % des véhicules dans ces territoires. La

grande majorité des métropoles concernées par l'obligation instaurée par la loi « climat et résilience » poursuivent actuellement une phase d'étude et de concertation.

L'augmentation prochaine du nombre de ZFE-m déployées ainsi que le franchissement d'un « mur quantitatif », avec des restrictions de circulation qui seront progressivement étendues aux véhicules Crit'Air 3 voire 2, auront un impact considérable sur les mobilités, et par conséquent, sur l'accès aux activités quotidiennes et aux droits de millions d'habitants.

Le déploiement des ZFE-m soulève des questions majeures d'acceptabilité et de justice sociale, qu'il nous faut anticiper dès à présent. Il est urgent que notre commission se saisisse pleinement du sujet ; le format « flash » de notre mission était pour cela parfaitement adapté pour aboutir rapidement à des recommandations.

Au cours de nos auditions, nous avons eu le souci de mieux appréhender l'impact social des ZFE-m sur les territoires, et d'identifier de bonnes pratiques mais aussi les problématiques récurrentes rencontrées par les collectivités dans leur mise en œuvre. Ainsi avons-nous non seulement entendu des collectivités territoriales concernées par le déploiement d'une ZFE-m – la métropole du Grand Paris, la métropole d'Aix-Marseille et la mairie de Marseille, France urbaine, l'Association des maires de France –, mais également des associations environnementales et de surveillance de la qualité de l'air – Atmo France ; l'Alliance des collectivités pour la qualité de l'air,

Réseau action climat –, des associations représentatives de personnes impactées par le dispositif – la Fédération française des motards en colère, la Ligue de défense des conducteurs, notamment – et en particulier, des associations en lien direct avec les populations les plus précaires, souvent trop peu considérées dans la mise en place des dispositifs – Adie, Secours Catholique –, et enfin, des représentants des professionnels, artisans et commerçants – la Chambre des métiers de l’artisanat, la Confédération des grossistes de France, ou encore des organisations professionnelles de transporteurs routiers. Nous avons également reçu plus d’une vingtaine de contributions écrites.

Nous tenons à remercier l’ensemble des personnes que nous avons auditionnées pour la qualité de nos échanges, ainsi que toutes celles qui nous ont adressé une contribution écrite. Ces échanges ont permis de nourrir nos réflexions et ont confirmé le besoin d’un suivi plus approfondi des ZFE-m et d’un renforcement global des mesures d’accompagnement.

Nous formulons une vingtaine de recommandations pour accompagner à la fois les particuliers et les professionnels impactés par les mesures et accélérer le déploiement des mobilités alternatives sur les territoires. Les recommandations que nous formulons ici nous semblent nécessaires et fondamentales pour garantir le succès des ZFE-m, et en faire non seulement des zones à faibles émissions mais aussi des zones « à forte accessibilité », pour reprendre une formule du Secours catholique.

Nous reviendrons tout d'abord sur les bénéfices sanitaires et environnementaux des ZFE-m, et la nécessité de les déployer (I) avant de vous présenter nos propositions pour mettre en œuvre des politiques d'accompagnement ambitieuses garantes de l'acceptabilité sociale des ZFE-m (II).

\*\*\*

Les ZFE-m ont démontré leur efficacité pour améliorer la qualité de l'air, particulièrement dégradée dans nos grandes agglomérations. Elles viennent ainsi répondre à une urgence à la fois sanitaire, sociale et économique (I).

Nous savons aujourd'hui que l'exposition à la pollution de l'air favorise le développement de pathologies chroniques graves, et se traduit par un recours accru aux soins et une baisse significative de l'espérance de vie. En France, des dizaines de milliers de décès sont attribués chaque année à l'exposition aux particules fines<sup>1</sup>.

Nous savons également que cette exposition à la pollution de l'air est socialement inégale. Elle tend à impacter davantage les populations les plus précaires du fait de leur surreprésentation dans les zones où les dépassements des seuils de qualité de l'air sont les plus fréquents, soit à proximité des grands axes routiers situés en périphérie des grandes agglomérations<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> D'après les estimations de Santé publique France, 40 000 décès estimés entre 2016 et 2019.

<sup>2</sup> Secours Catholique, « Pour des métropoles et des agglomérations à faibles émissions et à forte accessibilité », 2022.

Le trafic routier est aujourd'hui l'une des principales sources de pollution de l'air. Pour en réduire l'impact, il nous faut accélérer le renouvellement du parc automobile vers des véhicules moins polluants ainsi que le report modal vers des moyens de transport plus vertueux. Dans cette perspective, la mise en place d'une ZFE-m est une formidable opportunité et un levier incontournable pour engager cette transition et améliorer significativement la qualité de l'air et *in fine*, la qualité de vie des populations concernées.

De nombreux voisins européens l'ont fait avant nous. Leurs études d'impact démontrent des réductions significatives de concentrations dans l'air de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et de particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) lorsque le dispositif est déployé de façon suffisamment ambitieuse<sup>3</sup>.

En France, l'étude récente d'Airparif souligne un premier impact positif de la ZFE-m de la métropole du Grand Paris. Suite aux restrictions de la circulation des véhicules classés Crit'Air 4 et 5 dans le périmètre intra A86, 50 000 personnes en moins auraient été exposées à des niveaux de dioxyde d'azote dépassant la valeur limite annuelle en 2021<sup>4</sup>.

Nous restons pour autant loin des objectifs et des standards fixés à la fois au niveau européen et au niveau de l'Organisation mondiale de

---

<sup>3</sup> ADEME, « Zones à faibles émissions à travers l'Europe. Déploiement, retours d'expériences, évaluations d'impact et efficacité du système. », septembre 2020.

<sup>4</sup> AIRPARIF, *Surveillance et information sur la qualité de l'air en Ile-de-France. Bilan année 2021*, avril 2022 ; APUR, *Synthèse des études sur les impacts sanitaires, sociaux et économiques de la ZFE-m dans la métropole du grand Paris*, mars 2021.

la santé (OMS). Les concentrations en dioxyde d'azote demeurent supérieures aux valeurs limites dans plusieurs agglomérations françaises. Après avoir déjà été condamné une première fois en août 2021 à ce titre, l'État français pourrait être soumis à une nouvelle astreinte dans les prochains mois en raison de l'insuffisance des résultats en matière de lutte contre la pollution de l'air<sup>5</sup>.

Pour améliorer la santé et la qualité de vie des populations des grandes aires urbaines, il y a urgence à déployer des ZFE-m efficaces sur nos territoires, ce qui ne pourra se faire qu'à la condition d'une juste prise en compte des impacts sociaux du dispositif.

\*\*\*

Pour renforcer à la fois l'acceptabilité et l'accessibilité sociale des ZFE-m, nous recommandons la mise en œuvre d'une politique d'accompagnement ambitieuse tant à l'échelle nationale que locale (II).

Il nous apparaît d'abord nécessaire de renforcer l'information sur les ZFE-m ainsi que leur lisibilité globale (A).

Alors que les ZFE-m ont vocation à se multiplier à l'horizon 2024, leur impact concret sur les mobilités du quotidien reste peu ou mal appréhendé par la population (i).

L'ensemble des personnes et des organismes que nous avons auditionnés a souligné la très forte méconnaissance du dispositif sur le

---

<sup>5</sup> Audience au Conseil d'État du 19 septembre 2022.

terrain, y compris dans les métropoles ayant déjà mis en place de premières restrictions. D'après un sondage réalisé en 2021, en France, 60 % de la population ignorait ce qu'était une ZFE-m<sup>6</sup>.

Les collectivités concernées mettent en œuvre des opérations d'information et des processus de concertation préalablement à la mise en place des restrictions. Le cadre législatif actuel prévoit notamment une « *campagne d'information locale d'une durée minimale de trois mois* »<sup>7</sup>. Mais ces opérations apparaissent insuffisantes pour faire connaître massivement le dispositif.

La mairie de Marseille nous a par exemple indiqué avoir mené quelques opérations de communication dans la ville et observé une période de concertation. Toutefois, les durées étaient trop courtes, et le public visé, trop restreint, pour permettre de sensibiliser véritablement l'ensemble des habitants impactés.

Quant aux concertations, elles associent un nombre et une diversité de parties prenantes variables d'un territoire à un autre. Elles sont menées par chaque autorité métropolitaine, sur son territoire, sans nécessairement impliquer l'ensemble des acteurs concernés, notamment les acteurs résidants en dehors de son périmètre.

---

<sup>6</sup> CNPA, Manuel des mobilités, Élections Régionales, juin 2021

<sup>7</sup> Article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales : « *Cette campagne porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre. Elle expose également les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein du périmètre contrôlé, notamment l'offre de transport public, dont le transport à la demande.* »

Les personnes en situation de précarité et celles qui habitent dans des territoires périphériques aux ZFE-m ont ainsi été particulièrement peu associées aux processus de concertation, alors qu'elles comptent parmi les populations les plus impactées par le dispositif au regard du fait qu'elles possèdent plus fréquemment des véhicules polluants. Dans les communes rurales et périurbaines, où la dépendance automobile est importante, le parc automobile est également plus souvent composé de véhicules polluants.

Il est urgent de permettre à tous les citoyens concernés d'anticiper l'impact du dispositif pour leurs mobilités quotidiennes. Pour cela, parallèlement au **renforcement des dispositifs existants au niveau local**, il nous semble nécessaire de communiquer massivement sur les ZFE-m au niveau national.

Nous recommandons de lancer une **campagne d'information nationale** qui sensibilise à l'objectif de lutte contre la pollution de l'air tout en présentant le dispositif, les calendriers de déploiement, ainsi que les aides existantes.

Cette campagne pourrait être accompagnée d'une **grande consultation citoyenne** afin de recueillir l'avis des premiers concernés, et notamment des ménages les plus précaires et des habitants des territoires extérieurs au périmètre des ZFE-m.

Nous proposons également la création d'un **portail gouvernemental** centralisant toutes les informations relatives aux

ZFE-m. Ce portail faciliterait la recherche d'informations précises et actualisées sur les calendriers, les périmètres, les véhicules concernés et les aides disponibles, d'un territoire à l'autre.

Outre le fait que les ZFE-m sont encore trop largement méconnues par le grand public, elles manquent également de lisibilité en raison de fortes disparités de mise en œuvre d'un territoire à l'autre (ii).

À ce jour, le cadre législatif et réglementaire permet aux collectivités de fixer librement leur calendrier de mise en œuvre, le périmètre géographique, les types de véhicules concernés, les dérogations octroyées ou encore les aides éventuelles.

Cette flexibilité est nécessaire pour adapter au mieux le dispositif aux spécificités des territoires. Mais elle entraîne une forte différenciation des réglementations, des calendriers d'application et des mesures d'accompagnement, qui nuit à la lisibilité des ZFE-m.

À titre d'exemple, alors que plusieurs métropoles comme Bordeaux métropole poursuivent une phase d'étude et de concertation, la métropole de Grenoble interdit depuis 2020 la circulation des véhicules utilitaires légers (VUL) et poids lourds (PL) jusqu'au Crit'Air 3, tandis que les restrictions dans la métropole du Grand Paris concernent non seulement les véhicules professionnels mais aussi les véhicules particuliers jusqu'au Crit'Air 4.

Les aides locales, lorsqu'elles existent, peuvent également varier dans des proportions importantes d'une métropole à l'autre. Pour

l'acquisition d'un véhicule particulier propre, le montant de l'aide varie de 2 000 euros dans le cas de la métropole de Lyon à 6 000 euros pour la métropole du Grand Paris. Pour les véhicules professionnels, les subventions atteignent jusqu'à 18 000 euros dans la métropole de Grenoble contre 10 000 euros pour la métropole de Lyon.

Cette multiplication des réglementations risque de s'accroître en même temps que le renforcement des restrictions et l'augmentation du nombre d'agglomérations concernées.

Dans la mesure où la lisibilité participe pleinement de l'acceptabilité sociale et de l'efficacité du dispositif, il nous semble important de travailler sur une **harmonisation des critères et des calendriers *a minima* à l'échelle d'un territoire pertinent** concerné par des phénomènes de mobilité pendulaire et des flux commerciaux quotidiens. Cette réflexion pourra s'étendre dans un second temps au niveau européen, et de façon plus urgente entre régions transfrontalières.

Les collectivités auditionnées nous ont souvent alertés sur le manque d'accompagnement et de soutien de l'État. Nous proposons la **création d'un comité de suivi national des ZFE-m** qui permettrait de mieux piloter leur mise en œuvre, de remonter les problématiques communes des territoires et d'assurer ainsi des échanges de bonnes pratiques entre les collectivités. Dans cette perspective, nous saluons l'annonce de création d'une « task force ZFE-m » par le ministre délégué chargé des transports, M. Clément Beaune, devant notre

commission la semaine dernière, qui semble aller dans le sens de notre proposition.

\*\*\*

Le développement d'une offre de mobilités alternatives pour se déplacer sur les territoires nous apparaît prioritaire pour garantir l'acceptabilité sociale des ZFE-m (B).

L'accompagnement dans les ZFE-m ne saurait se réduire à la question du changement de véhicule et du renouvellement du parc automobile. Les ZFE-m seront socialement acceptables et acceptées à condition que les populations impactées puissent se déplacer dans les territoires grâce à des moyens alternatifs à la voiture.

Les ZFE-m constituent un levier pour repenser la place de la voiture dans les territoires et déployer des politiques de mobilités ambitieuses qui permettront à terme un recours massifié à des modes de transports alternatifs. Ces politiques doivent concerner tout autant les agglomérations centrales que les territoires les plus éloignés pour lesquels les risques d'exclusion sont les plus importants. Densifier l'offre de mobilité alternative permettra de reconnecter les territoires les plus éloignés des agglomérations et ainsi réduire l'effet d'exclusion pour les populations les plus éloignées des centres.

Nous avons bien conscience que cette politique peut représenter un défi majeur, notamment pour des agglomérations qui accusent un retard conséquent dans le développement de leurs infrastructures de

transports publics. Le calendrier de déploiement de ces nouvelles infrastructures ne concorde souvent pas avec celui de l'application des restrictions.

Le cas de la ville de Marseille est particulièrement frappant. Le plan « Marseille en grand » prévoit la construction de transports collectifs dans la métropole d'Aix-Marseille Provence. Mais la mise en service de quatre nouvelles lignes de tramway, ou encore l'automatisation du métro, ne sont pas envisageables avant l'interdiction des véhicules Crit'Air 4 prévue pour le 1<sup>er</sup> septembre 2023 et l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 prévue pour 2024.

Si ces grands projets d'infrastructures, en particulier les **réseaux express métropolitains**, doivent être poursuivis et accélérés, il convient d'encourager la mise en œuvre de **solutions à plus court terme**.

Le développement de **voies routières réservées pour des lignes de bus express** nous apparaît comme une piste particulièrement intéressante pour couvrir des déplacements de longue distance entre les centres urbains et les périphéries, sur le modèle de l'A14 Express en Île-de-France ou encore du projet d'aménagement de l'axe routier entre Ittenheim et Strasbourg à l'horizon 2023. Ce projet prévoit la création d'une voie réservée aux transports en commun où circulera une ligne de bus express, ce qui améliorera les conditions de déplacement dans le secteur de l'Ouest strasbourgeois tout en proposant une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle. La métropole de Strasbourg

et la région Grand Est vont également **augmenter dès 2023 la fréquence et l'amplitude horaire des transports collectifs**, et en particulier des trains.

Nous recommandons de **développer la logique des parkings relais** accessibles par des **corridors d'accès** en périphérie des ZFE-m et d'y développer des services de mobilité partagée.

Il convient enfin d'encourager au report modal par tous les moyens. Les possibilités de report modal existent parfois sans être bien connues des personnes dont la dépendance automobile est forte. Certaines collectivités ont ainsi développé des **services de conseil individualisé** pour évaluer et proposer des solutions de mobilité alternative adaptées à chaque usager. Ce type de service pourrait être généralisé dans les ZFE-m, notamment **dans le cadre des maisons France Service avec l'emploi d'agents dédiés au conseil en mobilité**.

\*\*\*

La mise en œuvre d'une politique de mobilités ambitieuse dans les territoires doit aller de pair avec une politique nationale d'accompagnement au changement de véhicule qui soit à la fois adaptée à l'offre de véhicules et correctement ciblée (C).

Tout d'abord, concernant les aides destinées aux ménages et aux particuliers, nous recommandons d'améliorer leur ciblage et de passer ainsi d'une logique d'incitation à une logique de solidarité (i).

La distribution actuelle du parc automobile en fonction du niveau de vie montre que ce sont les classes les plus populaires qui possèdent plus fréquemment des véhicules polluants : d'après l'enquête « Mobilité des personnes » de l'INSEE, en 2019, 38 % des ménages les plus pauvres ont un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5. Seuls 10 % des ménages les plus riches possèdent ce type de véhicule. La fracture sociale est aussi spatiale puisque ce sont les communes rurales ainsi que les plus petites aires urbaines qui comptent plus fréquemment des véhicules classés 4 ou 5 par rapport aux zones les plus denses.

Or, le niveau des aides actuelles, compte tenu des prix du marché, ne permet pas aux ménages les plus précaires de recourir aux aides pour acheter un véhicule classé Crit'Air 0 ou 1. Au premier semestre 2022, d'après les données transmises par la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), le reste à charge moyen des ménages bénéficiant du bonus écologique ou d'une prime à la conversion demeurait supérieur à 20 000 euros et atteignait jusqu'à 40 500 euros en moyenne pour l'achat d'un véhicule hybride rechargeable neuf après bonus écologique.

Ce reste à charge est encore bien trop élevé pour un grand nombre de ménages. L'Association pour le droit à l'initiative économique (Adie) et le Secours catholique ont avancé, lors de leurs auditions, des restes à charge soutenables inférieurs à 6 000 euros pour les ménages et les professionnels les plus fragiles économiquement.

La mise en œuvre des ZFE-m risque à ce stade d'accentuer la fracture sociale entre les zones périphériques, rurales et périurbaines, et les centres-villes, d'une part, et entre les populations les plus précaires et les populations les plus aisées d'autre part. Il est donc urgent de **mieux cibler les aides** nationales et locales au bénéfice des ménages moins aisés afin de réduire leur reste à charge.

Une **avance des frais** pour les ménages les plus précaires serait également souhaitable. Les retours de terrain du Secours catholique soulignent que **l'engagement des frais et les délais de versement des aides** constituent un frein majeur à l'acquisition d'un véhicule propre.

Nous nous devons également d'être réalistes quant aux possibilités actuelles d'achat des véhicules classés 0 ou 1 sur le marché de l'automobile. Outre le niveau des aides, l'achat de ces véhicules est également freiné par un faible développement industriel sur des segments de marché à moindre coût tandis que le marché de l'occasion est encore faiblement développé. Il nous apparaît ainsi souhaitable à court terme **d'élargir la gamme des véhicules ciblés par les aides aux véhicules Crit'Air 2 d'occasion, pour les ménages détenteurs de véhicules Crit'Air 4 ou 5 dont les ressources ne permettent pas l'achat subventionné d'un véhicule classé Crit'Air 0 ou 1.**

Enfin, concernant les aides complémentaires récemment mises en place ou annoncées par l'État, nous proposons deux compléments paramétriques :

- D'une part, le **prêt à taux zéro** instauré à titre expérimental à compter de janvier 2023 dans les ZFE-m issues de la loi d'orientation des mobilités<sup>8</sup>, doit être **élargi et garanti par l'État**. Il est actuellement trop restrictif, et nos échanges avec l'Adie nous ont confirmé qu'il sera difficilement déployé par les établissements de crédit en l'absence de garantie étatique ;

- D'autre part, concernant le **« leasing social »** annoncé par le Président de la République au printemps dernier, nous insistons sur la nécessité de **garantir des mensualités inférieures ou égales à 100 euros du premier au dernier loyer**.

Le cas des professionnels ayant recours à des véhicules utilitaires légers et/ou des poids lourds dans le périmètre des ZFE-m appelle des remarques spécifiques (ii).

Les professionnels concernés, grossistes, artisans, commerçants, transporteurs routiers, etc. soulignent des difficultés importantes pour renouveler leur parc au-delà de la vignette Crit'Air 2.

Leur parc est aujourd'hui quasi-exclusivement composé de véhicules diesel. L'offre industrielle de véhicules classés 0 ou 1 demeure en effet encore réduite sur les segments de véhicules les plus

---

<sup>8</sup> Décret n° 2022-615 du 22 avril 2022 relatif à l'expérimentation d'un prêt ne portant pas intérêt pour financer l'acquisition d'un véhicule dont les émissions de dioxyde de carbone sont inférieures ou égales à 50 grammes.

lourds et ayant besoin d'une autonomie élevée. Lorsque l'offre alternative existe, notamment pour des VUL électriques, les coûts d'acquisition élevés, les incertitudes sur la disponibilité et l'avitaillement en énergies alternatives (électricité, gaz), les délais de livraison, l'évolution rapide des technologies, sont autant de freins au renouvellement des flottes.

Dans ce contexte, nous préconisons, à court terme, de renforcer les incitations à **l'acquisition généralisée de VUL et PL Crit'Air 2** (ou norme Euro 6), et au recours aux biocarburants, avant de planifier à plus long terme le passage aux véhicules Crit'Air 0 ou 1 en fonction des évolutions de l'offre de solutions alternatives.

Le **rétrofit** nous semble également constituer une solution d'avenir pour élargir la gamme de véhicules propres disponibles pour les professionnels comme pour les ménages dans une dynamique d'économie circulaire. D'après une étude de la mutuelle d'assurance des professions alimentaires (MAPA) auprès de ses sociétaires (36 000 VUL assurés), 46 %, soit près d'un artisan sur deux, sont intéressés par le rétrofit.

Outre l'enjeu du renouvellement des flottes de VUL et PL à court et moyen terme, le développement d'une logistique urbaine durable dans les ZFE-m est à encourager pour adapter pleinement la logistique aux nouvelles règles de circulation dans les ZFE-m. Développer des **plateformes logistiques multimodales** à l'intérieur ou en périphérie des ZFE-m permettrait notamment aux professionnels d'effectuer les derniers kilomètres par des mobilités décarbonées (VUL électriques,

solutions fluviales, vélo-cargo, vélo à assistance électrique, etc.) ou dans un format optimisé en termes d'émissions de polluants atmosphériques par marchandises transportées (un PL pouvant émettre moins que plusieurs petits véhicules).

Pour finir sur l'accompagnement au changement de véhicule, un mot sur l'accessibilité globale des aides : leur multiplicité et leur manque d'articulation entre les niveaux national et local, les rendent illisibles et complexes à obtenir tant pour les particuliers que pour les professionnels. Pour y remédier, nous encourageons **la mise en place d'un guichet unique qui centralise les démarches de demande et d'obtention des aides nationales et locales**, sur le modèle de la métropole du Grand Paris.

\*\*\*

Enfin, et ce sera là notre dernier point, nous préconisons d'introduire de l'agilité et de la souplesse dans la mise en œuvre du dispositif dans le but de renforcer l'acceptabilité sociale globale du dispositif (D).

Les ZFE-m reposent sur le système de vignettes Crit'Air, dont les principes de classification présentent certaines limites et peuvent générer de l'incompréhension voire un sentiment d'injustice sociale. Certains critères importants n'y sont pas pris en compte comme la qualité de l'entretien du véhicule, sa puissance, sa masse ou sa consommation. Les objectifs de lutte contre la pollution et de baisse des

émissions de CO<sub>2</sub> peuvent alors s'opposer, dès lors que sont autorisés à circuler dans les ZFE-m des véhicules à la fois peu polluants et pouvant être fortement émetteurs de GES.

Un exemple revenu régulièrement lors de nos échanges et qui démontre la limite du système actuel est celui du modèle Porsche Cayenne essence neuf, consommant 11 litres au 100 et classé Crit'Air 1, alors qu'une Renault Clio de 2005 consommant 5 litres au 100 est classée Crit'Air 4 et est donc exclue des ZFE-m.

Afin de limiter des effets d'exclusion injustes et pour renforcer l'acceptabilité sociale des ZFE-m, nous recommandons de **refondre le système des vignettes Crit'Air** en intégrant les critères de poids, de consommation et d'entretien du véhicule.

Par ailleurs, pour diminuer des effets d'exclusion injustes notamment pour les personnes qui se rendraient occasionnellement dans le périmètre des ZFE-m, deux dispositifs nous semblent intéressants à envisager :

- **Le « carnet d'usage »** pour les particuliers, sur le modèle de Strasbourg (gratuit, utilisable 24 heures, 12 fois par an). Nous ne souhaitons pas un Pass ZFE payant sur le modèle de celui existant dans la LEZ (« *Low Emission Zone* ») de Bruxelles (35 euros par jour et maximum 24 pass par an). Faire payer nos citoyens pour entrer dans les agglomérations serait une mesure injuste et injustifiable ;

- À titre plus transitoire, **un aménagement horaire**, avec par exemple, des restrictions de circulation en semaine de 8 heures à 19

heures, assorties de dérogations les week-ends et les soirées. Cette souplesse horaire serait à définir territoire par territoire, selon l'impact de la mesure sur le trafic routier et la qualité de l'air.

Enfin, pour garantir l'acceptabilité sociale des ZFE-m, nous proposons d'engager une **réflexion sur le partage social de l'effort**, notamment dans les territoires où le trafic routier n'apparaît pas comme la source principale de la pollution de l'air. Les **activités industrielles et portuaires**, notamment, sont largement contributrices dans certaines grandes agglomérations (Rouen et Marseille, par exemple); il conviendrait d'intégrer ces activités dans les modalités de déploiement des ZFE-m.

\*\*\*

Nous sommes convaincus que les ZFE-m constituent aujourd'hui une véritable opportunité pour améliorer la qualité de l'air et de vie des populations et repenser nos mobilités pour les rendre à la fois moins polluantes et plus inclusives. Mais ce n'est qu'à cette dernière condition que les ZFE- seront pleinement acceptées par la population. Il faut agir vite et prendre la mesure des mesures d'accompagnement à mettre en œuvre pour réussir le déploiement des ZFE-m dans des délais qui soient à la fois concertés, réalistes et ambitieux.

Cette mission « flash » était une première étape afin de faire un état des lieux de la mise en œuvre des ZFE-m sur notre territoire. Les recommandations auxquelles nous avons abouti sont des mesures de bon sens et largement partagées par l'ensemble des acteurs rencontrés.

Il est nécessaire de continuer à travailler sur ce sujet sur le long terme et nous appelons le Gouvernement à se saisir de ce sujet. Les auditions menées et les contributions que nous avons reçues montrent à quel point ce sujet est sensible.

Nous vous remercions pour votre écoute.

**ANNEXE****LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES**

*(Par ordre chronologique)*

**Agence de la transition écologique (Ademe)**

Mme Nadine Dueso, cheffe du service « Évaluation et qualité de l'air »

Mme Chantal Derkenne, ingénieure au service « Qualité de l'air »

**Bureau d'études Rincent Air**

M. Etienne de Vanssay, directeur

M. Corentin Chevalier, avocat

**Table ronde sur l'impact sanitaire et environnemental des ZFE-m****Alliance des collectivités pour la qualité de l'air**

Mme Françoise Schaetzel, présidente du conseil d'administration

Mme Fanchon Barbat-Lehmann, coordinatrice de réseau

**Atmo France**

M. Jacques Patris, président d'Atmo Hauts de France, président « Référent santé » d'Atmo France

Mme Marine Tondelier, déléguée générale d'Atmo France

**Atmo Normandie**

Mme Véronique Delmas, directrice

**Airparif**

Mme Anne Kauffmann, responsable du pôle « Études » d'Airparif, directrice référente « Mobilité » d'Atmo France

**ADIE**

M. Frédéric Lavenir, président

Mme Alice Rosado, directrice générale adjointe

M. Eliot Inguenau, chargé de projet

**M. Yoann Demoli**, maître de conférences en sociologie et géographie à l'université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines

**M. Philippe Hamman**, professeur de sciences sociales à l'université de Strasbourg

**Métropole du Grand Paris**

M. Patrick Ollier, président de la métropole du Grand Paris

M. Daniel Guiraud, vice-président délégué à la transition écologique, à la qualité de l'air et au développement des réseaux énergétiques

M. Paul Mourier, préfet, directeur général des services de la Métropole du Grand Paris

M. Rémy Marcin, directeur des relations institutionnelles

**France Urbaine**

M. Olivier Landel, délégué général

M. Etienne Chaufour, directeur en charge de l'éducation, des mobilités et des solidarités

Mme Sarah Bou Sader, conseillère « Relations parlementaires »

**Table ronde de collectivités concernées par la mise en œuvre d'une ZFE-m****Mairie de Marseille**

Mme Audrey Gatian, adjointe au maire en charge de la politique de la ville et des mobilités

**Métropole d'Aix-Marseille-Provence**

Mme Ventron, conseillère de la métropole déléguée à la protection de l'environnement, à la lutte contre les pollutions et à la transition écologique, maire de Cabriès

**Bordeaux métropole**

Mme Sarah Grégory, responsable du service « Santé et résilience »

**Association des maires de France (AMF)**

M. Sylvain Laval, co-président de la commission transport de l'AMF, maire de Saint-Martin le Vinoux et vice-président de Grenoble-Alpes métropole

M. Matthias Tilloy, conseiller technique « Transport et urbanisme »

Mme Charlotte de Fontaines, chargée des relations avec le Parlement

**Réseau Action Climat (RAC)\***

M. Valentin Desfontaines, responsable « Mobilités durables »

**Table ronde d'associations représentatives des conducteurs****Association 40 millions d'automobilistes\***

M. Philippe Nozière, président

M. Pierre Chasseray, délégué général

**Fédération française des motards en colère (FFMC)\***

M. Jean-Philippe Ridet, coordinateur FFMC76 (pôle de Seine-Maritime)

M. Eric Thiollier, animateur de réseau au secrétariat national de la FFMC

**Ligue de défense des conducteurs\***

Mme Nathalie Troussard, secrétaire générale

Mme Alexandra Legendre, responsable du pôle « Études et communication »

**Secours catholique\***

Mme Daphné Chamard, chargée de projet à la direction « Action et plaidoyer France-Europe »

**Chambre des métiers et de l'artisanat (CMA)\***

M. Samuel Deguara, directeur des affaires publiques

M. Benjamin Mattely, chargé de mission « Développement durable »

**Confédération des grossistes de France (CGF)**

M. Christian Rose, responsable « Environnement, transport et logistique »

Mme Kristelle Hourques, directrice des affaires publiques

**Table ronde sur l'adaptation du transport routier de marchandises aux ZFE-m**

**Union des entreprises de transport et de logistique de France (TLF)**

M. Christophe Schmitt, président de la commission logistique urbaine

M. Olivier Poncelet, délégué général

M. Jérôme Douy, directeur délégué « Multimodal, développement durable et logistique urbaine »

**France logistique\***

Mme Constance Maréchal-Dereu, directrice générale

**Fédération nationale des transports routiers (FNTR)\***

Mme Florence Berthelot, déléguée générale

Mme Pauline Martin, secrétaire générale

**Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)\***

Mme Laure Dubois, secrétaire générale adjointe

M. Jean-Marc Rivera, délégué général

**Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)**

Mme Hélène de Solère, cheffe de projet « Logistique urbaine et interurbaine »

Mme Annabelle Ferry, directrice

**Ministère de la transition écologique – Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)**

M. Laurent Michel, directeur général de l'énergie et du climat

M Alexandre Doziers, sous-directeur « Qualité de l'air, efficacité énergétique et chaleur renouvelable »

Mme Caroline Mahe Deckers, cheffe du bureau de la qualité de l'air

**Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut)\***

Monsieur Bruno Gazeau, président

**CFDT**

M. Philippe Portier, secrétaire national

Mme Dupré-Camus

*\* Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*

**ANNEXE**  
**LISTE DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES REÇUES**  
*(Par ordre alphabétique)*

Association éco entretien\*

Chambre syndicale internationale d'automobiles et de motocycles (CSIAM)\*

Enterprise\*

Fédération française du bâtiment (FFB)\*

Fédération nationale des travaux publics (FNTP)\*

Fédération des enseignants et auto-écoles d'avenir (Fenaa)

FedEx

Filière Béton\*

Fnac Darty\*

Geodis\*

Mouvement des entreprises de France (Medef)\*

Mobilités et territoires

Mobilians\*

Plateforme de la filière automobile (PFA)\*

REV Mobilities

TerraNova

Toyota\*

Union des entreprises de proximité (U2P)\*

Union des transports publics et ferroviaires (UTP)\*

UniVDL

Valhor

Volta

*\* Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*