



Comité de concertation ZFE-m – Atelier n°1 du 16 mars 2023

Les aides – les bénéficiaires – mobilisation des aides

Propositions des membres des clubs

I- Qui sommes-nous ?

Le **Club des Voitures Ecologiques (CVE)** réunit depuis 2007 décideurs publics privés afin d'inciter nos concitoyens à préférer des véhicules et des pratiques de mobilités plus respectueux de l'environnement et de la santé publique.

Depuis 2012, avec le GART, le CVE a co-fondé sur le même principe le **Club du Dernier Kilomètre de Livraison (CDKL)** afin de traiter des sujets de logistique urbaine durable.

Dans le prolongement de leurs travaux, « **mobilités & territoires** » (**m&t**) propose depuis 2020 des échanges directs avec les élus locaux et les services concernés afin de déployer des solutions de mobilité durable en co-construction avec les collectivités territoriales.

Dans ce cadre, nous travaillons sur le sujet des Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) depuis 2019, avec notamment :

- La réalisation d'une **étude qualitative « acceptabilité sociale des ZFE-m »** avec le concours de Toyota, par l'organisation d'entretiens semi-directifs avec 16 collectivités concernées.
- **L'organisation de 14 Forums Transition énergétique des transports routiers** dans les grandes villes avec le concours de Scania dans les territoires, proposant des solutions pour les professionnels tout en invitant les collectivités à l'échange¹.
- L'organisation **d'échanges avec les élus locaux** concernés et **d'événements mobilités & territoires en région**², notamment avec le concours de syndicats d'énergie, réunissant décideurs publics privés locaux afin de décliner les solutions sur leurs territoires.
- La « **charte des décideurs publics en faveur de l'acceptabilité sociale des ZFE-m** », proposée à l'occasion du salon des maires 2022 aux côtés de l'Association des Petites Villes de France (APVF) et de la FNCCR Territoires d'énergies, co-signée par des élus locaux de collectivités de toutes tailles³. L'intégration des territoires moins denses dans la dynamique apparaît comme essentielle pour la réussite de cet objectif partagé. Des propositions sont annexées à la charte

Parmi les 71 co-signataires, notons notamment :

- Jean-Luc Moudenc, Président de Toulouse Métropole, 1^{er} VP de France Urbaine
- Philippe Laurent, Maire de Sceaux, VP MGP, VP AMF
- Amapola Ventron, Vice-Présidente Aix Marseille Provence en charge de la ZFEm
- Christophe Bouillon, Maire de Barentin, Président APVF
- Jean-Luc Dupont, Maire de Chinon, Vice-Président porte parole de la FNCCR

¹ Journaux comptes rendus [FTE 2020 – FTE 2021](#) – Compte-rendu [FTE Strasbourg du 16/01/2023](#)

² Comptes rendus échanges m&t [Occitanie](#) – [Philippe Laurent](#) - [Centre Val de Loire](#) avec le SIEIL – [Gard](#) SMEG

³ [Charte des décideurs en faveur de l'acceptabilité sociale des ZFE-m](#) – [propositions annexées](#) - [signataires](#)

II- Que retenons-nous de l'atelier n°1 ?

- Les aides à l'acquisition⁴ existantes ciblent en priorité le passage aux véhicules décarbonés électriques et hybrides rechargeables, peu disponibles sur le marché de l'occasion, dont le **reste à charge reste inaccessible pour les automobilistes les plus modestes**.
- Les populations des territoires plus éloignés des ZFE-m, plus dépendantes de la voiture, possèdent les véhicules les plus anciens⁵. Selon les associations, **une grande partie des populations modestes ne peuvent pas assumer le reste à charge aides déduites**.
- Des aides spécifiques sont ciblées pour les 43 collectivités concernées par les ZFE-m d'ici fin 2024⁶, qui bénéficieront de recettes liées au contrôle – sanction automatique lorsqu'il sera mis en place, et qui possèdent déjà une offre de mobilité alternative à la voiture plus importante. Il faudrait **étendre leur éligibilité à tous les Français**, tous concernés par le dispositif.
- La **mobilisation des aides est particulièrement complexe pour les publics fragiles**, qui ne peuvent pas avancer les primes non prises en charge par les concessionnaires. La mise en place d'un guichet unique à Strasbourg semble donner satisfaction à l'EMS.
- L'Eco-PTZ testé dans 4 collectivités pose le problème de la garantie. Son **extension est demandée par les autres collectivités**.
- De nombreuses collectivités ont mis en place des **incitations locales** (primes à l'acquisition, aides à l'alter modalité, stationnement), **sans aucune homogénéité des dispositifs**⁷.
- Parmi elles, le **disque vert** offre deux heures de stationnement aux véhicules écologiques GPL, GNV, électriques, hybrides, E85 ou utilisés en autopartage. Encouragé par la Loi Grenelle⁸, il a reçu le soutien de l'ADEME⁹ et a été intégré au Cadre d'actions nationales pour les carburants alternatifs¹⁰. Il est disponible dans une trentaine de collectivités, notamment à Reims¹¹.
- Les alternatives au diesel sont particulièrement difficiles à trouver pour les professionnels, et **le retrofit pourrait constituer une solution pour accélérer la décarbonation du parc roulant** s'il était aidé au même titre que d'autres filières industrielles naissantes (hydrogène...). La question des homologations a également été soulevée et sera traitée au sein de l'atelier n°2.
- L'axe 3 du fonds vert dédié à l'accompagnement des collectivités au déploiement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) a **pour l'instant reçu peu de demandes sur le volet mobilité**. Si les services de vélos publics opérés par les AOM ne sont pas directement fléchés dans le cahier d'accompagnement des porteurs de projet¹², Edouard Manini invite les collectivités à se rapprocher des Préfets / services déconcentrés de l'Etat pour soumettre les dossiers qui devraient être étudiés avec bienveillance.

⁴ <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14391>

⁵ Parc automobile des ZFE-m 2022 en fonction des pastilles Crit'air, Source Ministère de la transition écologique

⁶ <https://www.primealaconversion.gouv.fr/dboneco/accueil/>

⁷ [Etude IDDRI sur les aides à la mobilité faible émission pour les particuliers en France](#)

⁸ Article 13 Loi n°2010-788

⁹ [Film de présentation disque vert chaîne Youtube ADEME](#)

¹⁰ [Cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs dans le secteur des transports p. 71](#)

¹¹ [Disque vert Ville de Reims](#)

¹² [Cahier d'accompagnement des porteurs de projet Axe 3 Déploiement ZFE-m](#)

III- Nos propositions concernant les aides / les bénéficiaires

Quelques mois après la crise des gilets jaunes, particulièrement prégnante dans les territoires moins denses, les collectivités avec lesquelles nous avons échangé soulignent l'importance :

- D'une **pédagogie et d'une communication positive** sur le sujet, rappelant l'importance des enjeux sanitaires, environnementaux mais aussi économiques et l'opportunité que la ZFE-m représente pour offrir un droit à la mobilité alternative plus important
- **D'accompagner la mise en place de la ZFEm** :
 - par des **mesures incitatives au remplacement des véhicules** (prime à l'acquisition des véhicules à faibles émissions ou les vélos à assistance électrique, tarification de stationnement privilégié pour les véhicules faiblement émetteurs, ...) disponibles pour tous, quels que soient leur lieu d'habitation
 - par une **augmentation de l'offre de mobilité** à la disposition de leurs concitoyens (transports en commun, services de vélos publics, autopartage, covoiturage, infrastructures cyclables et piétonniers...)
- De mettre en place des **dérogations de circulation**, et de donner des solutions accessibles en direction des **populations les plus modestes**, afin de garantir la mobilité nécessaire à la vie économique du territoire concerné (commerces, domicile-travail, culture et loisirs, ...)

Au regard des retours d'expériences recueillis au sein de ces échanges, nous proposons :

- D'ouvrir les options de remplacement des véhicules disponibles sur le marché de l'occasion par une **dérogation de circulation et de stationnement pour tout véhicule flexfuel essence superéthanol E85 (FE)¹³ / hybride électrique essence (EE)** quelle que soit sa date de mise en circulation.
- **Véhicules hors d'usage (VHU)** : la prime à la conversion génère la destruction administrative de nombreux véhicules, dont une partie pourrait être réutilisée. Les véhicules essence pourraient être équipés pour accepter un carburant alternatif (GPL E85), les diesel rétrofités à l'électrique, puis proposés comme solution alternative pour les populations modestes.
- La « nationalisation » du **disque vert** / franchise de stationnement pour les véhicules gaz, hybrides électriques – essence, éthanol, électriques, ou utilisés en autopartage :
 - Distribution systématique du dispositif aux ayant droit par le biais du site officiel <https://www.certificat-air.gouv.fr/>
 - Intégration numérique aux horodateurs par la gestion d'une base de données des ayant droit par l'Etat, permettant un suivi des impacts de la mesure
 - Prise en charge par l'Etat des baisses de recettes de stationnement induites pour toutes les collectivités ZFE-m
- **Aides au retrofit** :
 - Le plan retrofit doit intégrer en plus des véhicules particuliers des aides à la transformation des véhicules lourds professionnels.
 - Réinstaurer le bonus PL (30K€)
 - Éligibilité des véhicules rétrofités au suramortissement
- Mise à jour du cahier d'accompagnement axe 3 pour **ouvrir plus largement les critères d'éligibilité des porteurs de projets**, notamment pour l'installation de services de vélos opérés par les autorités organisatrices de la mobilité : vélos en libre-service, vélos en gare, vélos à assistance électrique en location longue durée

¹³ [Recommandation mission flash ZFE-m députés Bruno Milliene Gérard Leseul](#) 12 octobre 2022