



Comité de concertation ZFE-m – Atelier n°2 du 30 mars 2023

Les véhicules

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°2 ?

- Concernant les véhicules autorisés à circuler dans les ZFE-m, Jean-Luc Moudenc, Président de Toulouse Métropole et co-Président du comité de suivi, rappelle en introduction l'importance de ne pas tout miser sur les véhicules électriques. Les élus locaux souhaitent mettre en lumière les **approches multi technologiques pouvant bénéficier au plus grand nombre**.
- Les véhicules électriques sont aujourd'hui particulièrement favorisés dans le cadre des ZFE-m qui ne tiennent compte que des émissions à la sortie du pot d'échappement, alors que **l'analyse des émissions de CO2 tout au long du cycle de vie du véhicule électrique** montre que ceux-ci sont fortement émetteurs de CO2⁴ et de particules fines lors du freinage, notamment à cause de leur poids⁵.
- La vente de véhicules particuliers est fortement ralentie depuis 2019⁶. Ainsi, le parc de véhicule ne pourra se renouveler que très **lentement et de manière contrastée selon les revenus, zones d'habitat et type de véhicules**.
- Les particuliers peuvent difficilement assumer le changement de véhicule : 36% des Français qui sont dans une ZFE-m n'ont pas de budget à allouer pour l'achat d'un nouveau véhicule⁷. Les particuliers ont donc tendance à orienter leur **consommation vers des achats d'occasion**. Pierre Louis Debard, CCFA, confirme que **6 automobilistes sur 10 n'achète leur voiture que sur le marché de l'occasion**. Une solution alternative de mobilité pour ces personnes doit donc être proposée sur le marché de l'occasion.
- Afin de prendre en compte les impacts des restrictions sur le marché de l'occasion et donc les populations les plus modeste, les industriels préconisent une **plus grande progressivité des restrictions et de revoir la classification des pastilles Crit'Air**. Pour exemple, les véhicules Crit'Air 2 regroupent une large catégorie de véhicules (euro 5 et euro 6), qui mériteraient d'être **différenciés**, ce qui irait dans le sens d'une progressivité des restrictions.
- Concernant l'impact de la mise en place des ZFE-m sur le marché de l'occasion, certains véhicules déjà disponibles sur le marché de l'occasion répondent aux normes de pollution critères euro 6 alors qu'elles sont classées Crit'Air 3. Toyota donne pour exemple la Prius première génération, en circulation en Europe depuis l'année 2000.
- La conversion au bioéthanol quant à elle concerne principalement les véhicules de plus de 5 ans donc déjà disponibles sur le marché de l'occasion. Le SNPAA propose ainsi de faire bénéficier d'une dérogation de circulation en ZFE-m pour les véhicules équipés d'un boîtier homologué, comme c'est déjà le cas à Reims ou Montpellier aujourd'hui. Biomotors suggère de classer les véhicules en Crit'air 1 quelle que soit la date de mise en circulation, aux côtés des véhicules gaz.
- L'évolution du parc roulant doit aller de pair avec l'évolution des **infrastructures** et du **réseau** au risque de se retrouver dans des « zones blanches de mobilité » dans certains territoires et de mettre en difficulté les concitoyens et/ou les acteurs économiques.
- Le réemploi et les garages solidaires permettraient une **adaptation des véhicules et du parc existant aux nouvelles normes**, notamment en utilisant les véhicules existants et en dépolluant les moteurs à moindre coût ou encore en transformant les véhicules récupérés dans les garages solidaires pour en faire des flottes de véhicules partagés pour les plus modestes.

⁴ [FNE – Note de position sur la voiture électrique](#)

⁵ [Ademe - Communiqué de presse](#)

⁶ [CCFA – Immatriculations et commandes](#)

⁷ [CSA – Baromètre des ZFE](#)

III- Nos propositions concernant les véhicules amenés à circuler, ou non dans les Zones à Faibles Émissions

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

1. De revoir la classification des vignettes Crit'Air en fonction du taux d'émission de polluants locaux et de CO₂ des véhicules pour y intégrer quelle que soit leur date de mise en circulation :
 - Les véhicules **Fexfuel essence superéthanol E85 (FE)**⁸ qui, selon la DGEC et le rapport du groupe de travail sur le soutien au développement de la filière E85 confirmaient une **réduction de 66% des émissions nettes de gaz à effet de serre par rapport à l'essence fossile** pour l'éthanol européen pur soit d'environ 50% pour les véhicules FE utilisant du supertéthanol E85⁹ et une baisse des émissions d'oxydes d'azote et de monoxydes d'azote des véhicules FE supertéthanol par rapport à l'essence¹⁰.
 - Les véhicules **hybrides électrique-essence (EH)** qui, selon l'étude réalisée par l'École polytechnique et l'école Centrale Supélec¹¹, **roulent plus de la moitié de leur temps en tout électrique en condition réelle de circulation.**
 - En ce sens, les **véhicules FE et EH ont été définis comme « peu polluants par construction »** dans le cadre de l'arrêté interpréfectoral n°2014-00573¹² relatif à la procédure d'information – recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution en région Ile de France (annexe 6.2.), qui intègre également une dimension émissions de CO₂.
 - Par ailleurs, des **incitations locales**, à l'image du disque vert encouragé par l'ADEME¹³ et intégré au cadre d'actions nationales pour les carburants alternatifs de la France¹⁴, ou les primes à la conversion essence > éthanol régionales disponibles en Ile de France, en Grand Est, en Région Paca ou dans les Hauts de France, ont été mises en place par les territoires pour favoriser l'utilisation de ces technologies au motif de leurs performances environnementales et sanitaires. L'intégration des véhicules FE et EH dans la pastille Crit'air 1 permettrait une meilleure cohérence locale / nationale pour nos concitoyens.

Intégrer ces véhicules moins émetteurs à la vignette Crit'Air 1 quelle que soit leur date de mise en circulation, faciliterait l'accès à la mobilité durable aux populations les plus modestes car ils sont disponibles sur le marché de l'occasion ou permettent de garder son véhicule d'origine

- **Valoriser les véhicules hors d'usage. Certains véhicules mis au rebus suite aux primes à la casse pourraient être vérifiées par les garages solidaires, puis transformées.** Les véhicules essence pourraient être équipés pour accepter un carburant alternatif (GPL E85), les diesel rétrofités à l'électrique. Ces véhicules seraient proposés comme **solution de réemploi** et dirigés vers les populations les plus modestes pour **favoriser l'acceptabilité sociale des ZFE-m.**

⁸ [Recommandation mission flash ZFE-m députés Bruno Millienne Gérard Leseul](#) 12 octobre 2022

⁹ [panorama 2019 des biocarburants incorporés en France](#)

¹⁰ [Rapport du groupe de travail sur le soutien au développement de la filière E85](#)

¹¹ [Essai de la Toyota Prius en conditions réelles en région parisienne](#)

¹² [Arrêté interpréfectoral](#)

¹³ [Film de présentation du disque vert sur la chaine Dailymotion de l'ADEME](#)

¹⁴ Cf. p. 79 [Cadre d'actions nationales pour le développement des carburants alternatifs, site du Ministère](#)