

Analyse CFDT Zones à faibles émissions mobilité (ZFEm)

Rappel cadre réglementaire

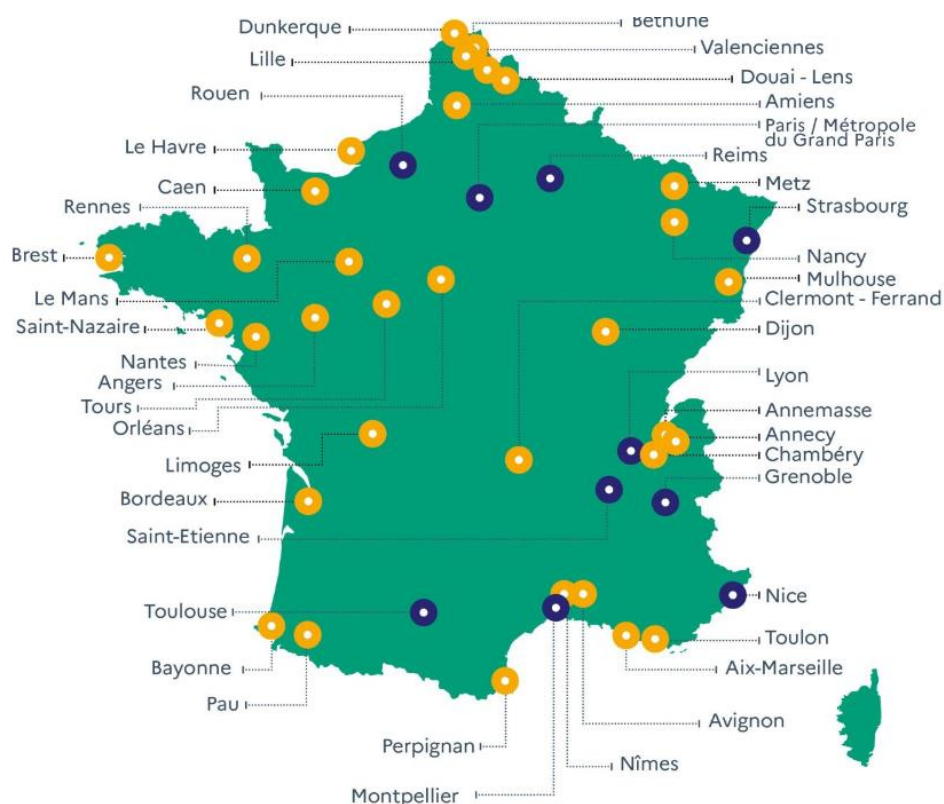
Les plus grandes métropoles françaises disposent déjà de ZFEm.

Dans ces zones, la circulation des véhicules les plus polluants est limitée et la prime à la conversion peut bénéficier d'un supplément. Il est donc possible de bénéficier d'une surprime si l'on habite ou si l'on travaille dans une ZFEm et que votre collectivité territoriale vous a versé une aide pour acheter ou louer un véhicule propre.

Dans ces territoires, les véhicules les plus polluants identifiés par les vignettes Crit'Air 5, 4 et 3 sont soumis à des restrictions de circulation. Ces restrictions peuvent s'appliquer sur des plages horaires déterminées. Et les collectivités territoriales sont libres de fixer des règles plus strictes.

La loi climat et résilience complète le mouvement engagé par la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités : toute commune de plus de 150 000 habitants doit mettre en place en 2025 une ZFEm.

ZFEm existantes (en bleu) et ZFEm à venir (en jaune) :



Analyse CFDT

La CFDT salue le développement des ZFEm. C'est aujourd'hui l'un des seuls moyens pour planifier réellement la sortie des véhicules thermiques des villes et en capacité d'entraîner du report modal. En outre, ces zones ont de réels effets bénéfiques sur la santé en réduisant la réduction de la pollution atmosphérique.

Ces zones sont l'occasion d'entraîner une véritable dynamique de transformation de la mobilité dans les villes et au-delà. Mais à ce jour, l'accompagnement des habitants et des travailleurs restent largement insuffisant, au risque de remettre en cause l'existence même de ces zones. Il y a urgence à déployer un véritable grand plan d'action en faveur de la mobilité durable.

Pour ce faire :

➤ Développer **un véritable accompagnement global pour les habitants et les travailleurs concernés**. Aujourd'hui, ce sont les plateformes mobilité qui assument cette mission¹ mais les ONG font le constat d'un dispositif très limité en matière d'accompagnement et de conseil. Sur le terrain, on constate des véritables difficultés d'accès effectif à l'information et au conseil, ou encore d'un accès effectif aux aides d'accès ou des difficultés relatives au paiement d'un reste à charge. Il est nécessaire de mener une véritable réflexion sur la question de l'accompagnement. Une articulation certainement à faire avec les maisons France service, en élargissant leur champ au domaine de la mobilité. Mais il faut mettre les moyens humains et financiers en face, au plus près des besoins des territoires qui sont disparates !

Un comité des partenaires, institué par la Loi d'orientation des mobilités qui a vocation à s'emparer l'accompagnement individualisé des publics fragiles vers la mobilité.

➤ Enjeu de développement de **services agile de mobilité durable**. Par exemple, un seul titre de transport pour le report modal (carte de parking vélo serait la même que la carte métro et SNCF).

➤ S'agissant des **aides aux ménages modestes** en ZFEm, il n'existe pas de cohérence globale (prêt à taux zéro, surprime à la conversion, aide à l'achat d'un vélo, etc.). Pour la CFDT, il est quoiqu'il en soit nécessaire d'offrir un dispositif permettant un reste à charge zéro pour les ménages les plus modestes dans l'accès à des véhicules électriques lorsque ces derniers sont indispensables. Et une véritable réflexion doit être emmenée sur les dispositifs d'aide pour les ménages moyens, ces derniers observant déjà un taux élevé d'endettement il ne leur est pas forcément facile d'accéder à un véhicule à faible émission.

En outre, s'agissant de l'éligibilité des aides pour les travailleurs, plusieurs points aveugles demeurent. Il est important de mener une réflexion avec les représentants des travailleurs dans les territoires pour faire remonter les trous dans la raquette. Aujourd'hui, au regard des ZFEm déjà mise en place, la problématique des VTC remonte par exemple. Ou encore, quid des étudiants ?

Il faut remettre à plat les aides nationales afin de mieux dessiner la complémentarité des aides territoriales.

➤ Par ailleurs, il est indispensable de développer d'autres modes alternatifs de mobilité outre l'accès à la voiture électrique, en particulier le report modal. Mais il est bien évidemment impossible de demander à des habitants ou des travailleurs de se

1 Elles visent à faciliter l'accès à une mobilité autonome, fédèrent les services et les initiatives de mobilité de proximité

reporter sur d'autres modes de transport si l'offre d'infrastructure n'est pas à la hauteur. Côté vélo, nous avons avancé, certes, mais nous l'avons inséré dans les infrastructures existantes uniquement. Il faut passer à l'étape supérieure et offre de véritables voies cyclables sécurisées et permettant d'atteindre plus loin que les centre villes (urbain et péri urbain). S'agissant du ferroviaire, il faut bien évidemment renforcer les lignes existantes et développer de nouvelles.

➤ A l'heure actuelle, il existe une véritable discordance de calendrier entre le développement des ZFEm et celui des infrastructures. Et ce malgré les efforts supplémentaires réalisés récemment notamment à travers les Dotation de soutien à l'investissement régional et local ou encore le soutien aux petites lignes ferroviaires dans France Relance. Il est d'ailleurs difficile d'avoir une visibilité quant à la contribution de France relance au regard des besoins. En outre, les investissements doivent pouvoir être pérenne et non être déployés par à-coups.

➤ Cette discordance des calendriers ne doit pas remettre en cause la mise en œuvre in fine es ZFEm, mais il faut néanmoins donner de la visibilité aux citoyens quant au développement des infrastructures nécessaires à leur déplacements quotidiens, derrière c'est l'enjeu d'acceptabilité sociale d'une mobilité durable qui est en jeu !

➤ Pour répondre aux nouveaux besoins de services en mobilité durable et permettre le fonctionnement des infrastructures existantes et à venir, il faut aussi penser les besoins territoriaux en matière d'emplois et de compétences. Il existe de ce point de vue un manque de planification et d'anticipation dans les territoires.

➤ Le déploiement des ZFEm doit par ailleurs permettre de déployer une offre française ou trans européenne de véhicules électriques, au risque sinon de développer le marché de pays tiers non européen. Aujourd'hui, le leasing social envisagé par le gouvernement se heurte clairement à cette problématique. Un tel dispositif viserait à soutenir une production à potentiel d'emploi en France (exemple : la Zoé de Renault, voiture la plus à même de répondre aux enjeux de mobilité en ville au regard de son autonomie et des distances parcourues en moyennes par les habitants et travailleurs inférieurs à 5 à km). Il serait par ailleurs pertinent de soutenir des véhicules low tech (une Zoé light), à bas coût, pouvant transporter deux personnes (l'occupation des véhicules est autour de 1,2 personnes).

➤ Plus globalement, il existe un manque de mise en cohérence des différents leviers de planification nationale, territoriale et locale (entre les contrats Etat-Région, les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, les schémas de développement économique ou encore de santé, les Plans Climat Air Energie territoriaux, les PLU, etc.). Sans oublier les AOM bien sûr. Cette mise en cohérence et en synergie n'existe pas à l'heure actuelle. Or la mobilité est plus largement une question d'aménagement territorial, intégrant d'autres questions comme celle du logement et les distances entre le domicile et le travail. De la même manière, l'enjeu est de sortir du sujet ZFE et d'aborder le sujet de mobilité durable au-delà des centres villes (zones péri urbaines et rurales). Construire une politique de transport durable et territorialisée

➤ Enfin, pour la CFDT, les employeurs ont aussi une responsabilité en la matière. Ces derniers ont des obligations relatives à la prise en charge des frais de mobilité (prime transport, forfait mobilité durable, prise en charge obligatoire des frais de transports collectifs). Par ailleurs, les entreprises de plus de 100 salariés doivent négocier un plan de mobilité durable pour faciliter et améliorer la mobilité de leurs salariés. Un tel plan doit permettre d'encourager l'accès aux transports collectifs, au covoiturage, ou encore l'usage du vélo, ou encore, d'aider les salariés d'une entreprise à accéder à une voiture électrique. Cela doit permettre de faciliter la mise en œuvre des ZFEm.

➤ Il est indispensable de créer des synergies entre les plans de mobilité employeur et plan de mobilité AOM pour développer des plans de mobilité inter-entreprises sur une même zone et de mieux adapter l'offre de services publics aux besoins des travailleurs. Les comités des partenaires de la mobilité intègrent obligatoirement les employeurs et les usagers et citoyens, mais pas les représentants des salariés du territoire, ni les représentants des travailleurs du secteur des transports. Il serait indispensable de permettre à ces derniers d'intégrer ce comité Les AOM et l'Ademe pourrait par ailleurs structurer une offre de service adaptée sur le territoire de diagnostic des déplacements domicile travail plus visible dans le cadre du calendrier des mises en œuvre des ZFEm.
<https://agirpoulatransition.ademe.fr/entreprises/aides-financieres/2022/aide-etudes-matiere-mobilite-durable#:~:text=L'ADEME%20vous%20accompagne%20pour,des%20sc%C3%A9narios%20et%20des%20strat%C3%A9gies>.

➤ Ouvrir la gouvernance des AOM y compris les intercommunalités en y intégrant une consultation obligatoire d'une représentation de la société civile diversifiée (syndicats de salariés, mouvements de jeunesse et étudiants, droit des femmes, lutte contre l'exclusion, handicap...) pour des décisions collectives plus adaptées aux besoins.