

Les Zones à Faible Emission mobilités (ZFE-m)

Les zones à faible émission mobilités sont en cours de déploiement sur le territoire. Le gouvernement, à la suite d'un débat au Sénat sur le sujet, vient de nommer un coordinateur national en la personne d'Edouard MANINI pour « faciliter la mise en œuvre des ZFE ».

Ces zones de restriction de circulation routière ne sont pas sans poser de problèmes et interrogent un certain nombre de sujets tels que l'aménagement du territoire, l'implantation et l'accessibilité des services publics, l'éloignement des lieux d'habitation des lieux de travail en lien avec le niveau des loyers, le développement des transports collectifs publics en zone urbaine, périurbaine mais aussi en zone dite rurale, ...

C'est pourquoi, la Confédération, pour aider les organisations territoriales et professionnelles, les syndicats à répondre aux interrogations et à travailler les revendications locales, a produit une première note de réflexion et d'analyse sur les ZFE-m et leurs conséquences.

1. Les ZFE-m, c'est quoi ?

Les zones à faible émission mobilités (ZFE-m) sont issues de la loi LOM et visent les métropoles particulièrement exposées à la pollution de l'air. Le principe est de restreindre l'accès à un périmètre englobant le centre des grandes villes aux véhicules définis comme les plus polluants.

Depuis, des ZFE sont en place ou en cours de déploiement dans les métropoles suivantes : Aix-Marseille, Clermont-Ferrand, Fort-de-France, Grenoble, Grand Lyon, Montpellier, Nice, Grand Paris, Reims, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon et Toulouse.

A l'horizon 2025, ce seront 45 ZFE qui devraient être mises en place (toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitant.e.s), représentant environ 44% de la population française.

2. Pourquoi mettre en place des ZFE ?

En France, ce que l'on appelle la pollution de l'air tue au minimum 40 000 personnes par an. Les principaux polluants dû à l'activité routière sont les particules fines (PPM 2,5 et PPM10), les oxydes d'azote (NOx, dont le trafic routier représente environ 63% des émissions) et l'ozone, qui se retrouvent fortement concentrés le long des axes routiers et dans les zones urbaines denses.

L'objectif, affiché par l'Etat, de cette mesure est d'améliorer la qualité de l'air dans les villes en diminuant la concentration des véhicules les plus polluants dans les centres villes et d'encourager le renouvellement du parc automobile afin de le rendre plus « propre ».

3. Quels impacts concrets sur la circulation automobile ?

A partir du 1^{er} janvier 2023 au plus tard, les premières restrictions d'accès aux ZFE entreront en vigueur, et les contrevenant.e.s seront sanctionnables.

Par exemple à Lyon, les véhicules particuliers Crit'air 5 et non-classés ainsi que les poids lourds et véhicules utilitaires légers classés Crit'air 5, 4 et 3 ou non-classés sont interdits d'accès depuis le 1^{er} septembre 2022.

Ces restrictions se basent uniquement sur les vignettes Crit'Air, en cours de déploiement depuis 2018, numérotées de 1 à 5. Ainsi, les ZFE seront interdites aux véhicules les plus polluants pendant une grande partie de la journée, voire 7 jours sur 7 et 24h/24. Ces règles peuvent évoluer suivant les métropoles.

Le calendrier prévisionnel de déploiement des restrictions de circulation est le suivant :

- 1^{er} janvier 2023 : Interdiction aux véhicules Crit'Air 5
- 1^{er} janvier 2024 : Interdiction aux véhicules Crit'Air 4 et plus
- 1^{er} janvier 2025 : Interdiction aux véhicules Crit'Air 3 et plus.

Après ces dates, les automobiles ne respectant pas cette restriction seront susceptibles d'être verbalisés (68€ pour un véhicule léger et 135€ pour un bus). A terme, les verbalisations seront automatiques, via des radars qui liront les plaques des véhicules, leurs numéros étant directement reliés à leur catégorie « Crit'air ».

4. Un dispositif incomplet et discriminatoire

Si l'initiative peut sembler la bienvenue dans un contexte d'urgence climatique et s'attaque à un enjeu de santé publique majeur, elle interroge sur certains impacts, en particulier sociaux, et qui mettent en avant encore une fois de grosses inégalités de traitement en fonction des classes sociales.

De nombreux.es personnes vont ainsi se retrouver très rapidement fortement limitées dans leurs déplacements, y compris pour se rendre à leur travail.

a. La vignette Crit'Air, un indicateur biaisé

La vignette Crit'Air se base uniquement sur l'année de fabrication du véhicule, qui correspond à une révision de la norme antipollution [Euro](#) (voir illustration ci-dessous). Cette norme concerne uniquement les polluants (NO_x, SO_x, PPM...) et ne prend pas en compte les autres externalités. Par exemple, les rejets de CO₂ ne sont pas concernés par cette norme, et donc par la vignette.

	Véhicules 100 % électriques et véhicules à hydrogène
	Véhicules gaz et véhicules hybrides rechargeables
ESSENCE ET ASSIMILÉS	
	EURO 5 et 6 à partir du 1 ^{er} janvier 2011
	EURO 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
	EURO 2 et 3 Entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus
	
	
DIESEL ET ASSIMILÉS	
	EURO 5 et 6 A partir du 1 ^{er} janvier 2011
	EURO 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
	EURO 3 Entre le 1 ^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
	EURO 2 Entre le 1 ^{er} juillet 1997 et le 31 décembre 2000 inclus

Ni la masse, ni la surface au sol des véhicules ne sont pris en compte pour l'attribution de la vignette Crit'Air, alors que la masse est un facteur de pollution aux PPM (sans compter l'usure des chaussées). De plus, plus un véhicule est lourd, plus il a besoin d'énergie, qu'elle soit électrique ou thermique.

La surface occupée par les véhicules devrait aussi rentrer en ligne de compte : plus un véhicule est gros, plus il prend de la place par rapport aux autres voitures, mais aussi aux autres utilisateurs de la voie publique (motards, cyclistes, piétons...).

On arrive ainsi dans une situation absurde où en 2025 un SUV de 4 tonnes, possiblement importé de Pologne ou de Corée, occupant l'espace de deux citadines et fabriqué en 2020 pourra accéder aux ZFE, là où un véhicule type Twingo, véhicule urbain par excellence produit en 2005 et pesant environ 800 kg, sera verbalisé.

Enfin, notons que la généralisation à grande échelle de la voiture électrique telle qu'encouragée par le Gouvernement et les ZFE-m (sans réflexion sur les usages ou la masse des véhicules) pose également de fortes interrogations comme la disponibilité et l'extraction des matériaux nécessaires à la fabrication des batteries, le développement d'une filière française de recyclage des batteries de haute-capacité ou l'infrastructure électrique nécessaire à leur bon fonctionnement.

b. Une absence d'alternatives crédibles

La mise en place des ZFE ne s'accompagne pas ou pas assez, d'alternatives significatives à l'utilisation de la voiture individuelle. Souvent, les collectivités locales se retrouvent à jongler avec leurs moyens de plus en plus limités, en démocratisant par exemple des tarifs de transport en commun « solidaires » ou en accélérant la mise en place des pistes cyclables.... Mais le problème majeur reste que l'offre de transport en commun n'est pas toujours adaptée ou accessible pour être une alternative crédible, en particulier pour les personnes vivant en périphérie des métropoles. De plus, la dégradation des services publics du aux manques de moyens humains et matériels, particulièrement visible aujourd'hui mais dénoncé depuis des années par la CGT, est un facteur aggravant de la dépendance à la voiture individuelle.

La mise en place des ZFE doit impérativement s'accompagner d'un investissement massif dans les transports en commun. Cependant, en dehors du Grand Paris Express, force est de reconnaître que les projets de développement se font à l'économie dans les autres métropoles du pays.

Les récentes annonces du Président de République sur la création de 10 RER dans 10 métropoles françaises est en soit une bonne nouvelle à première vue, mais aucun détail n'est pour le moment communiqué sur le financement colossal de ces infrastructures, ni sur leur calendrier. Dans tous les cas, ces RER ne seront pas opérationnels avant longtemps, ce qui n'en fait donc pas une solution aux problèmes immédiats posés par les ZFE-m.

Finalement, la seule option à court terme mise en avant par le gouvernement, et c'est bien là tout le problème, c'est de remplacer son véhicule par un autre plus récent, dit plus « propre ». Aucune réflexion globale n'est engagée sur les besoins de déplacement, le développement des transports en commun ou encore l'organisation des bassins d'emplois et de vie.

A ce stade, il est important de rappeler que les 38% des ménages les plus pauvres possèdent un véhicule Crit'Air 4 ou 5, contre 10% parmi les plus riches (l'enquête « Mobilité des personnes » de l'INSEE, en 2019). Une fois de plus, les personnes les plus précaires de la population seront fortement impactées par cette mesure.

Plusieurs aides comme la [prime à la conversion](#) et le [bonus écologique](#) existent, dans le but d'accompagner les utilisateurs à se procurer un nouveau véhicule Crit'Air 0 ou 1. Ces aides sont cumulables et sont maximales lorsqu'il s'agit d'un véhicule électrique neuf. Il existe également une prime supplémentaire, annoncée cet été pour les personnes habitant ou travaillant dans une ZFE, à hauteur de 1000 €. Or, dans le même temps, le Dacia Spring, voiture électrique la moins chère du marché (fabriquée en Chine, pour le côté

environnemental cela se passe de commentaire...) a vu également son prix [bondir de 1000€...](#)

Mais, vu le prix moyen très élevé des véhicules éligibles, ces aides sont largement insuffisantes pour permettre aux populations les moins fortunées d'y avoir accès. Ainsi, le rapport de la mission « flash » de l'Assemblée Nationale sur les ZFE-m pointe « qu'au premier semestre 2022, le reste à charge moyen des ménages et des entreprises bénéficiant de ces aides demeure supérieur à 20 000 euros et atteint jusqu'à 40 500 euros en moyenne pour l'achat d'un véhicule hybride rechargeable neuf. »

Il existe également des aides pour se procurer un vélo à assistance électrique, mais ce véhicule, pertinent dans certains cas, n'est pas adapté à tous les trajets, et a besoin d'infrastructures adaptées, afin que les usager.e.s puissent se déplacer en toute sécurité, tous comme les cyclistes « classiques ». Le développement de ces infrastructures et leur soutien par l'Etat sont également nécessaires, au même titre que les transports publics.

c. Un dispositif à l'effet limité sur les particules fines

Les particules fines (PPM) représentent en moyenne 17% des polluants responsables de la pollution de l'air. Cette proportion augmente de manière significative dans les zones où le trafic routier est dense. Or, seule une partie des PPM provient de la combustion du carburant, le reste est issu de l'usure de pneus et de l'abrasion des plaquettes de freins. Pendant longtemps, ces [PPM ne représentaient que 10 à 20% des émissions totales.](#)

Or, plus les moteurs sont performants, plus la part des PPM hors combustion augmentent dans les émissions totales (qui sont tout de même globalement à la baisse). Ces PPM « hors combustion » sont fortement dépendantes du poids des véhicules.

Ainsi, sur les derniers modèles de véhicules, ces PPM « hors échappement » représentent près de la moitié des émissions totales en PPM des véhicules.

5. Que faire ? Nos propositions.

On l'a vu, les ZFE-m sont des dispositifs très incomplets, qui vont en plus avoir un impact négatif sur les possibilités de déplacement d'une partie non-négligeable de la population. Il est pourtant nécessaire d'agir rapidement sur ces aspects car les enjeux sont colossaux, que ce soit en termes de santé publique (40 000 morts par an au minimum) ou d'urgence climatique (le secteur routier représente 30% des émissions de GES de la France).

a. Développer massivement les transports en commun publics et les modes de transports doux

En termes de pollution, coûts et émissions de gaz à effet de serre, les transports publics sont évidemment une des clés incontournables pour réduire le recours à la voiture individuelle. Des transports bien organisés, fiables, pratiques, bien articulés entre eux et accessibles à toutes et tous doivent être une priorité.

Le problème c'est que le développement d'un réseau de transport, en particulier avec des transports de masse (métro, RER, tramway) est une opération longue et coûteuse. Le financement de ces infrastructures repose quasi-essentiellement sur les collectivités, ce qui implique très souvent des priorisations entre les projets et donc un retard au développement. L'Etat doit jouer pleinement son rôle d'aménageur du territoire et donc donner aux autorités organisatrices des transports et aux entreprises publiques de transports les moyens pour développer l'offre de transports collectifs sur l'ensemble du territoire. Et ainsi permettre un véritable report modal de la route vers des modes de transports moins impactant sur l'environnement.

L'exemple de Strasbourg, qui vient de mettre en œuvre son propre RER avant la mise en place de la ZFE est inspirant, même si celui-ci doit attendre son niveau nominal en 2023 (une

fois le nombre de trains et de conducteurs suffisants). Il s'agirait de s'en inspirer pour étendre ce concept aux autres métropoles du territoire.

Cela implique aussi un plan d'embauche massif ainsi qu'une revalorisation des métiers à la SNCF, à la RATP et dans tous les réseaux de transports urbains, à contrario des politiques d'attrition actuelles. Pour rappel, il manque actuellement des milliers de conducteurs de bus et de trains dans toute la France. Rien qu'à la RATP, ce sont 800 postes de conducteurs de bus qui sont vacants. D'ailleurs, le Réseau Express Métropolitain européen (REMe) Strasbourgeois connaît un démarrage chaotique avec de nombreux trains supprimés. En effet, l'offre de transports a été considérablement augmentée mais sans mettre en face les moyens humains et matériels nécessaires à son bon fonctionnement.

A noter que le développement doit être pensé de manière globale, en adéquation avec les besoins des usager.e.s, des bassins d'emplois en privilégiant l'intermodalité, avec la mise en place de parking relais, de services de rabattement vers les transports lourds (train, tram, métro) et des équipements pour faciliter l'utilisation des modes doux.

Avec en parallèle, la mise en place de dérogations spécifiques dans le cadre des ZFE-m pour les salarié.e.s en horaires décalés, qui ne peuvent pas utiliser les transports publics, est une nécessité.

Enfin, dans cette optique de développement des transports publics, il est bien évidemment urgent et indispensable de stopper toutes les ouvertures à la concurrence en cours et repasser sur une gestion publique pour les Délégations de Service Public existantes.

b. Repenser la vignette Crit'Air et revoir notre vision du véhicule électrique

Comme expliqué précédemment, la vignette Crit'Air telle qu'elle existe actuellement est très incomplète et socialement injuste. Ainsi, afin de rééquilibrer les impacts sur la population et agir de manière conséquente sur la pollution et les rejets de CO₂, la vignette Crit'Air devrait à minima prendre en compte :

- La masse des véhicules ;
- L'encombrement des véhicules (surface au sol) ;
- Le rejet moyen de CO₂ par kilomètre ;
- Le carbone dépensé pour la construction du véhicule (afin d'éviter de certifier des véhicules construits dans des pays aux normes environnementales et sociales plus souples et à l'électricité fortement carbonée).

Ces nouveaux critères auraient pour conséquence d'inciter fortement les constructeurs à privilégier des véhicules plus légers et plus sobres adaptés aux besoins des usager.e.s, à contre-courant de ce qui se fait actuellement, avec une augmentation massive de la masse moyenne des véhicules depuis les années 1980.

En effet, comme exposé précédemment, plus un véhicule est lourd, plus il consomme de l'énergie, qu'elle soit électrique ou thermique. Des gros SUV hors de prix avec des batteries de près de 100 kWh importés de Pologne ou de Corée utilisés pour quelques longs trajets par an, sont une aberration écologique. Il est donc impératif de travailler aussi à la réduction du poids des véhicules.

A titre d'exemple, la CGT Renault met en avant la possibilité de construire un [véhicule léger populaire électrique](#) dédié à l'usage du quotidien, fabriqué entièrement en France et pour moins de 15 000€, hors aide gouvernementale. Ce véhicule pourrait être une solution pour nombre de personnes n'ayant actuellement pas ou peu accès aux transports en commun.

Aller vers des véhicules légers est également la [conclusion de l'ADEME](#), qui préconise des batteries dont la capacité est inférieure à 60 kWh, car au-delà l'intérêt environnemental ne serait plus garanti, notamment à cause de leur poids des batteries et des besoins en matériaux.

c. Rendre obligatoire le forfait mobilité durable

Afin d'aider les salarié.e.s à modifier leurs habitudes de transport, l'obligation de la mise en place d'un forfait de mobilité durable dans toutes les entreprises, y compris celles de moins de 50 salarié.e.s.

L'élargissement de l'obligation de mise en place de plan de mobilité est également à envisager.

L'objectif serait de généraliser les principes suivants :

- Remboursement obligatoire des abonnements de transports à 100% au lieu de 50% actuellement
- La possibilité d'être remboursé sur deux abonnements (par exemple, TER + transports urbains)
- L'augmentation de l'aide au covoiturage
- L'augmentation de la prime vélo/mode doux
- La mise en place d'emplacements de stationnement sécurisés pour les modes doux
- La mise en place de vestiaires avec douche pour les salarié.e.s souhaitant se doucher après leur trajet à vélo.

d. Repenser la logistique dans les métropoles

A l'heure où les grandes métropoles s'entourent de plus en plus d'énormes entrepôts logistiques pour redistribuer ensuite les marchandises à l'aide d'une multitude de véhicules, dont une grosse partie inférieure à 3,5 tonnes, il est urgent de repenser l'approvisionnement de nos métropoles.

Ainsi, retrouver des lieux de stockages internes aux villes, alimentés par le fret fluvial et/ou ferroviaire, semble plus pertinent que jamais, d'autant que d'anciens entrepôts situés à des endroits stratégiques des villes peuvent être réhabilités et utilisés.

L'articulation de ces entrepôts urbains avec, par exemple, un système de cyclo-logistique, secteur en pleine expansion, pour assurer le dernier kilomètre, serait pertinent (sous réserve d'un vrai statut pour les livreurs). A titre indicatif, le Shift Project, dans son plan pour décarboner l'économie, évalue à plus de 232 500 ETP créés dans le secteur du cycle, dont une grosse partie dans la cyclo-logistique.

Des expérimentations comme le tramway fret réalisé à Saint-Etienne en 2018 mérite aussi que l'on s'y penche. En effet, un tramway adapté peut emporter une grosse charge de marchandises, possède son propre réseau et est alimenté par caténaire.

En conclusion, la mise en place des ZFE-m, sous cette forme, doit nous interroger sur l'éloignement toujours plus important des lieux de vie et des zones d'emplois, en raison notamment de loyers bien trop élevés (voir [fiche revendicative](#) sur le logement). Se pose donc la problématique de l'aménagement du territoire, de l'implantation et de développement des services publics et de la construction d'une offre de transports (voyageurs et marchandises) comme alternative à la route.

Pour la CGT, le développement massif des transports collectifs de personnes et du fret ferroviaire et fluvial, passe nécessairement par la mise en place d'un pôle public des transports, une prise en charge à 100% des trajets domicile-travail par les employeurs ainsi qu'un encadrement strict des loyers à la baisse pour stopper l'éloignement des salarié.e.s de leurs lieux de travail et limiter l'étalement urbain.

Si la lutte contre la pollution atmosphérique et pour la préservation de la santé de la population et de la planète doit être une priorité, cela ne peut être au détriment des populations les plus précaires et au profit des actionnaires de l'industrie automobile.

Les ZFE-m pourraient être un outil intéressant pour lutter contre la pollution de l'air à la condition d'être accompagné, entre autres, des mesures précédemment citées.