

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Strasbourg, le 7 juillet 2023

Zones à Faibles Émissions-mobilité : Pia Imbs et Françoise Schaetzel proposent à l'État 24 solutions concrètes pour assurer l'acceptabilité, l'efficacité et la lisibilité du dispositif

Fortement engagée en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air, l'Eurométropole de Strasbourg a lancé, depuis le 1er janvier 2022, une Zone à Faibles Émissions-mobilité (ZFE-m). Dans le cadre de sa mise en œuvre, **Pia Imbs**, présidente de l'Eurométropole, interpelle régulièrement le gouvernement pour proposer des améliorations et des solutions complémentaires destinées à faciliter son acceptabilité sociale et économique, et garantir un dispositif efficace et efficient.

La présidente de l'Eurométropole a adressé à l'État et à l'association France Urbaine une contribution de 24 propositions concrètes **dans le cadre d'un comité national de concertation**, créé par le ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires **Christophe Béchu** et coprésidé par **Anne-Marie Jean**, vice-présidente de l'Eurométropole, et **Jean-Luc Moudenc**, maire de Toulouse et président de Toulouse Métropole.

Élaborées sous le pilotage de **Françoise Schaetzel**, vice-présidente chargée de la mise en œuvre de la ZFE-m, avec le concours d'**Anne-Marie Jean** et d'**Alain Jund**, vice-président chargé des mobilités, ces propositions s'inscrivent dans la large concertation menée par ce comité pour proposer des mesures destinées à harmoniser les ZFE-m et à favoriser leur acceptabilité sociale.

L'expérience strasbourgeoise a montré **l'importance de la mise en place d'un conseil en mobilité personnalisé et d'une forte concertation** en amont de la mise en œuvre afin d'adapter les dispositifs aux attentes et contraintes des différents acteurs, dont le monde économique. Le besoin d'anticipation est aussi rappelé. Ces éléments doivent guider les actions de l'État, notamment une large communication nationale sur les ZFE-m en valorisant leur efficacité pour la diminution de la pollution atmosphérique et l'impact sur la santé.

L'importance du renforcement de l'accompagnement financier des plus modestes est souligné à travers des demandes concernant les montants des aides de l'État, l'élargissement de leur assiette, tant en termes de catégories de véhicules concernés que de périmètre géographique à étendre aux territoires voisins des ZFE-m, l'avance des aides nationales et locales ainsi que des dispositifs permettant le remboursement

du reste à charge (prêts, micro-crédits, leasing social...) et l'accompagnement humain permettant de faciliter les démarches administratives.

Sur ce dernier point, la notion de guichet unique est importante et doit se traduire concrètement par une capacité de l'Agence de Services et de Paiement de l'État à intégrer des critères d'aides plus larges tels que ceux mis en place par les collectivités. Ces différentes mesures n'auront d'efficacité que couplées à un système de contrôle efficace et harmonisé. C'est pour cela que l'Eurométropole de Strasbourg insiste sur l'indispensable utilisation de la structure centralisée de constatation des infractions (CACIR) déjà utilisée pour les infractions au code de la route (radars vitesse...).

Parmi les propositions, il est aussi souhaité de voir repris au niveau national le principe d'une dérogation « petits rouleurs » sur le principe du Pass ZFE 24h mis en place sur l'Eurométropole depuis le 1er janvier 2023. Cette mesure a montré son efficacité, notamment par sa facilité et l'immédiateté de son application et a été récemment saluée dans le rapport de la mission Flash de l'Assemblée nationale des députés Gérard Leseul et Bruno Millienne.

Enfin, l'Eurométropole suggère que le dispositif des vignettes Crit'Air soit évalué et modifié pour intégrer les enjeux d'émission de gaz à effets de serre et tendre vers une harmonisation européenne, d'autant plus importante pour les territoires transfrontaliers et la capitale européenne qu'est Strasbourg.

Les 24 propositions :

1. Renforcer les aides nationales au report modal
2. Élargir les critères de la prime à la conversion de l'État
3. Mettre en place un guichet unique des aides à l'échelle nationale
4. Renforcer l'accompagnement spécifique des ménages les plus précaires
5. Établir dans chaque ZFE-m un fichier unique des immatriculations des véhicules ayant obtenu des dérogations nationales et locales
6. Traiter les infractions au titre des ZFE-m par le CACIR
7. Garantir une part substantielle du produit des amendes aux collectivités
8. Permettre la verbalisation et le recouvrement de la recette des amendes des véhicules étrangers
9. Engager une réflexion d'ensemble au niveau national sur l'optimisation de l'usage des dispositifs de caméras implantés sur les territoires
10. Déployer un dispositif sur le modèle du Pass ZFE
11. Élargir le socle commun des exemptions nationales permanentes à certaines dérogations
12. Renforcer le soutien de l'État aux acteurs économiques
13. Assurer une planification stable du développement des motorisations en lien avec les constructeurs et les réglementations nationales et européennes
14. Établir une plateforme nationale pour renforcer la connaissance du marché des véhicules

15. Décorréler le prix du bio GNV de celui des énergies fossiles
16. Déployer une stratégie industrielle pour produire des petits véhicules électriques financièrement accessibles
17. Promouvoir la solution du rétrofit
18. Redéfinir la classification des certificats Crit'Air afin de continuer à répondre aux enjeux environnementaux locaux et sanitaires en y ajoutant un critère climatique
19. Engager une réflexion à l'échelle européenne pour créer une vignette européenne reconnue dans tous les pays membres
20. Mettre en œuvre des comités de suivi aux échelles nationale et locale
21. Abaisser le taux de TVA appliqué sur les titres de transport de 10 à 5,5 %
22. Maintenir la remise sur les péages sur le réseau ferré national au-delà de 2023
23. Soutenir le développement des réseaux express métropolitains
24. Augmenter le plafonnement du Versement Mobilité pour les métropoles soumises à ZFE-m.

Le comité de coordination nationale doit rendre ses préconisations au gouvernement **le lundi 10 juillet à l'occasion de la réunion du 2ème comité ministériel des Zones à Faibles Émissions**, qui se tiendra à l'Hôtel de Roquelaure, sous la présidence de Christophe Béchu et en présence des ministres Clément Beaune et Agnès Firmin-Le Bodo.

ZFE-m

Zone à Faibles Émissions-mobilité (ZFE-m) de l'Eurométropole de Strasbourg

JUN
2023

LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ

COMITÉ DE
CONCERTATION
NATIONAL
CONTRIBUTION
DE L'EUROMÉTROPOLE
DE STRASBOURG



MIEUX RESPIRER
C'EST ÇA L'IDÉE!!

Les Zones à Faibles Emissions mobilité

Comité de concertation national

Contribution de l'Eurométropole de Strasbourg

L'objectif premier de la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg est d'améliorer la qualité de l'air de son territoire en réduisant le nombre de véhicules polluants et en verdissant le parc automobile en circulation. Le report modal est encouragé à travers des investissements massifs dans les mobilités alternatives et le développement de carburants alternatifs est favorisé pour répondre aux différents usages des véhicules.

L'Eurométropole de Strasbourg a mis en place un projet de ZFE-m ambitieux depuis le 1^{er} janvier 2022 et a investi à plusieurs niveaux pour son acceptabilité et sa réalisation concrète dans un esprit de collaboration et de consultation des différentes parties prenantes du territoire. Elle a inscrit la ZFE-m dans la stratégie de la Révolution des Mobilités engagée sur le territoire et mobilisant plus de 500 M€ d'investissements sur le mandat pour le déploiement des mobilités alternatives. Le sujet de la qualité de l'air et la ZFE-m, présent dans l'actualité locale depuis de nombreuses années, avait déjà fait l'objet d'une délibération du conseil métropolitain en 2019.

Dans sa mise en place concrète dans le temps, des questionnements restent malgré tout sur différents volets du dispositif. Le comité de concertation national est l'opportunité, via cette contribution, de balayer les différentes thématiques concernées en détaillant les éléments de blocage et les points d'amélioration à construire conjointement avec l'État. Ces propositions sont parfois spécifiques à l'agglomération strasbourgeoise mais sont le plus souvent partagées par les autres agglomérations en pointe sur les ZFE-m, notamment dans le cadre de France urbaine ; elles correspondent à une analyse pragmatique, au plus proche des usagers, des besoins pour l'acceptabilité et l'efficacité de l'outil ZFE-m tel que déployé en France. La présente contribution permet également d'apporter des éléments sur la concertation, le suivi avec les différents acteurs et parties prenantes de la ZFE-m (acteurs économiques, territoires voisins, entreprises de mobilité...) et l'évaluation portée par l'Eurométropole de Strasbourg.

Table des matières

1. Les nouveaux enjeux de la qualité de l'air	3
2. Accompagnement des particuliers et prévention de l'impact social de la ZFE-m	5
3. Le dispositif de contrôle	10
4. Les dérogations	13
5. Enjeux des acteurs économiques	15
6. Les véhicules, les énergies alternatives et l'évolution du marché des constructeurs	16
7. Évolution du système des vignettes Crit'Air.....	19
8. Enjeux de communication	20
9. Enjeux de concertation, de suivi et d'évaluation	21
10. Enjeux d'appui aux transports en communs locaux et régionaux	22
Synthèse des propositions de la contribution.....	23

1. Les nouveaux enjeux de la qualité de l'air

La pollution atmosphérique est responsable chaque année de centaines de décès sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg. Elle nuit à la santé de toutes et tous, en premier lieu des enfants, et représente un facteur de risque important pour le développement de maladies respiratoires aiguës (comme la pneumonie) et de maladies pulmonaires et cardiovasculaires chroniques (bronchopneumopathie chronique obstructive ou accidents vasculaires cérébraux, par exemple).

Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, **malgré une tendance à l'amélioration de la qualité de l'air pour les polluants réglementés (NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}) depuis une douzaine d'années, des dépassements de la valeur limite européenne en NO₂, issu très majoritairement du trafic routier et en particulier des véhicules diesel, persistent même si l'écart par rapport à ce seuil réglementaire fixé à 40 µg/m³ est désormais faible.**

En septembre 2021, au regard des avancées scientifiques sur les conséquences de la pollution atmosphérique sur la santé, l'OMS a en outre révisé ses valeurs guides pour les principaux polluants de l'atmosphère et publié de nouveaux seuils de référence plus exigeants afin de mieux protéger la santé des populations vis-à-vis de la pollution de l'air (10µg/m³ pour le NO₂). Ces nouveaux seuils sont consécutifs d'une plus grande certitude quant au fait que les effets sur la santé se produisent à des niveaux de pollution atmosphérique plus faibles qu'on ne le croyait auparavant.

Concernant le NO₂, l'ensemble des habitant·es se retrouvent donc en zone de dépassement des valeurs recommandées par l'OMS. Quant aux concentrations en PM₁₀ et PM_{2,5}, si les dépassements des valeurs limites européennes ont été enrayés depuis 2014, elles dépassent largement les nouveaux seuils fixés par l'OMS.

Un processus de révision de la directive cadre sur l'air ambiant au sein de l'Union européenne est en cours. La Commission Européenne a proposé le 26 octobre 2022 de nouvelles valeurs réglementaires de qualité de l'air. La Commission fixe pour but aux États d'atteindre ces nouvelles valeurs d'ici 2030, pour tenir l'objectif de zéro pollution du Green Deal européen à horizon 2050, en synergie avec l'objectif de neutralité climatique.

Plus localement, l'État poursuit sa démarche réglementaire de consultation pour l'approbation d'un 3^{ème} Plan de Protection de l'Atmosphère 2023-2028.

Les grands objectifs du PPA sur le territoire de l'Eurométropole sont les suivants :

- viser un retour sous les valeurs limites dans les délais les plus courts possibles (mesures aux stations et populations exposées à des dépassements) ;
- réduire le plus possible l'exposition des populations aux différents polluants (populations exposées à des dépassements des valeurs guide OMS de 2021) ;
- avoir une trajectoire de réduction d'émissions compatible avec les objectifs du PREPA et du SRADDET ;
- **viser en 2030 les seuils proposés par la Commission Européenne** (au niveau des stations de mesures, mais également de ne plus avoir de populations exposées à des dépassements de ces valeurs).

La moitié des actions de ce nouveau PPA sont portées par l'Eurométropole de Strasbourg. L'État précise que « *Seront encore exposés en 2027 plusieurs milliers d'habitants à l'objectif de 20 µg/m³ fixé par le PPA pour 2030 pour le NO₂ et les PM₁₀. Mais les mesures prévues entre 2027 et 2030 (interdiction des Crit'Air 2 pour la ZFE-m, plan chauffage au bois domestique, etc.) devraient bien permettre de respecter ces valeurs en 2030.* » **Extrait du projet de PPA**

La qualité de l'air dégradée dans de nombreuses agglomérations françaises et les normes futures de polluants atmosphériques incitent à poursuivre les efforts et l'ambition entrepris dans la mise en place des ZFE-m. L'instauration effective des ZFE-m, avec un système de contrôle automatique, doit toutefois être conditionnée à la mise en œuvre de mesures d'accompagnement renforcées, efficaces, lisibles et concrètes pour les habitant-es comme pour les entreprises et à des alternatives technologiques soutenables et réalistes. Une évaluation précise de la mesure et de son impact doit être menée à minima tous les deux ans, comme le fait l'Eurométropole de Strasbourg sur son territoire, pour confirmer le calendrier des étapes suivantes d'interdiction.

2. Accompagnement des particuliers et prévention de l'impact social de la ZFE-m

L'Eurométropole de Strasbourg a mis en place un dispositif d'aides pour les particuliers et les professionnel·les, disponible depuis le 1^{er} janvier 2022, moment du lancement de la ZFE-m. Il regroupe 3 aides : le compte mobilité, l'aide à la conversion pour les particuliers et l'aide à la conversion pour les entreprises et associations. Ces deux dernières aides sont cumulables avec les aides nationales, nécessitant une cohérence entre ces dispositifs afin d'augmenter leur lisibilité.

L'Eurométropole de Strasbourg évaluera régulièrement son dispositif d'aides afin de s'assurer de répondre aux besoins des usagers du territoire, basés sur un retour d'expérience. La collectivité revendique une complémentarité des dispositifs et donc une évolution des aides nationales en ce sens.

Une agence du climat créée à l'initiative de la collectivité est présente sur le territoire depuis novembre 2021 dispense un conseil en mobilité gratuit et personnalisé qui se déroule en deux parties : un diagnostic de mobilité pour identifier les besoins et présenter les solutions de mobilité (itinéraires cyclables et de transport en commun, covoiturage, autopartage etc.). Les conseiller·es en mobilité peuvent également vérifier l'éligibilité aux aides locales et nationales et expliquer l'articulation entre ces dispositifs.

Le compte mobilité : un porte-monnaie numérique à dépenser dans les mobilités alternatives

La ZFE-m est un outil qui s'intègre dans la politique de mobilités globale de l'Eurométropole, basée sur le report modal. L'objectif de l'Eurométropole est de réduire le parc automobile circulant sur son territoire et d'encourager les mobilités alternatives à la voiture individuelle à travers la ZFE-m.

L'Eurométropole de Strasbourg souhaiterait un renforcement des aides nationales au report modal, afin que l'accompagnement ne porte pas seulement sur le remplacement d'un véhicule par un autre.

En plus d'améliorer la qualité de l'air, objectif premier de la ZFE-m, le report modal permet une action positive face à l'urgence climatique croissante, de permettre d'autres usages de l'espace public etc. En plus des gains environnementaux et climatiques, le report modal permet aux ménages, résidant dans les territoires où l'offre en alternatives est suffisante, de faire l'économie du coût d'un véhicule (achat, usage, entretien etc.).

Le compte mobilité de l'Eurométropole est une aide financière incitant à cette transition. Il s'agit d'un porte-monnaie numérique, de maximum 2 500€, que tous les membres du foyer fiscal peuvent dépenser auprès de différents opérateurs de mobilité du territoire (transports en commun, autopartage, location de vélos, aide complémentaire pour l'acquisition d'un Vélo à Assistance Électrique, réparation et entretien de vélos, achat de petit équipement de sécurité).

Afin que le report modal soit une solution crédible, ce type d'aide doit être accompagné d'infrastructures locales soutenues par des politiques nationales. Cela est détaillé dans une partie dédiée.

Élargissement des critères de la prime à la conversion

La collectivité propose une aide à la conversion aux particuliers, pour le remplacement d'un véhicule à terme interdit par la ZFE-m (jusqu'à Crit'Air 2) par un véhicule Crit'Air 1 ou 0, neuf ou d'occasion,

acheté ou loué. Cette aide est cumulable avec celles de l'État ; or, le dispositif d'aides à la conversion de l'Eurométropole et la prime à la conversion de l'État divergent sur plusieurs points.

L'État limite l'acquisition d'un véhicule Crit'Air 1 aux deux premières strates de revenus. L'Eurométropole l'ouvre à la strate de RFR/part comprise entre 14 089 et 22 983€. On constate qu'en 2022 l'Eurométropole a financé une majorité de véhicules Crit'Air 1, quelle que soit la strate de revenus, ce qui vient confirmer l'intérêt de subventionner les trois strates de revenus pour l'acquisition d'un Crit'Air 1 au niveau local comme national.

Les véhicules Crit'Air 0 restent parfois trop onéreux pour les ménages ayant un revenu fiscal de référence par part situé en 14 089 et 22 983€. Bien que les véhicules électriques s'insèrent progressivement dans le marché automobile, ils restent limités sur le marché de l'occasion plus accessible ; par ailleurs, ils connaissent encore des freins au-delà des aspects financiers : autonomie des véhicules, accès aux bornes de recharge et la rapidité de celles-ci, ainsi que les enjeux environnementaux et énergétiques. Vu les multiples incertitudes sur les différentes sources énergétiques et parfois leurs bilans environnementaux complets, il semble pertinent de viser un mix énergétique améliorant la résilience du système de transport.

Ayant annoncé une interdiction des véhicules Crit'Air 2 en 2028¹, l'Eurométropole subventionne le remplacement de ces véhicules. S'agissant de véhicules parfois récents, l'Eurométropole autorise leur revente afin qu'ils puissent circuler dans des territoires moins denses et donc moins impactés par la pollution du trafic routier ou être à terme soumis à un rétrofit. **L'Eurométropole est dans l'attente de la position de l'État sur le soutien au remplacement des véhicules diesel dont le carburant a un impact négatif avéré sur la santé.**

L'Eurométropole souhaiterait que le remplacement d'un Crit'Air 2 soit éligible à la prime à la conversion.

L'Eurométropole note le projet de l'État de renforcer les primes pour les particuliers et les entreprises effectuant un rétrofit sur leurs véhicules ainsi que la simplification administrative des démarches. **L'Eurométropole de Strasbourg demande à l'État de renforcer sa communication sur le soutien de la filière, et les suites de la consultation du projet d'arrêté modificatif publié en mai 2023.**

Intérêt de la mise en place d'un guichet unique

L'Eurométropole n'a pas pu intégrer le guichet d'accès aux aides de l'État pour la prime à la conversion. En effet, en 2021, les conditions de l'État pour prendre en charge les aides locales étaient d'appliquer strictement les mêmes critères d'éligibilité que la prime à la conversion nationale. Or, il a été décidé à Strasbourg d'opter pour un dispositif d'aides élargi et inclusif, répondant à la réalité du terrain. La question se repose aujourd'hui, et **L'Eurométropole demande que l'État permette une évolution des critères d'accès au guichet unique, ce qui contribuerait aussi à renforcer la cohérence des dispositifs d'aides.**

Les démarches administratives pour obtenir une aide locale ou nationale sont complexes et peuvent être un frein pour l'accès aux aides, notamment pour les personnes les plus éloignées du numérique. Un guichet unique simplifierait considérablement les démarches pour les usagers. Aussi, **L'Eurométropole demande à l'État d'engager une collaboration pour élargir et assouplir les conditions d'intégration du guichet unique évoquées plus haut (revente de l'ancien véhicule, achat**

¹ Sous réserve des évaluations approfondies conduites en 2024 et 2026

d'un véhicule Crit'Air 1 pour toutes les strates de revenus, mise à la casse ou revente d'un véhicule Crit'Air 2...).

Une communication régulière et anticipée entre l'État et les collectivités sur leurs dispositifs est par ailleurs nécessaire. Les collectivités ont eu connaissance seulement courant janvier 2023 des modifications de la prime à la conversion et du bonus écologique applicables au 1^{er} janvier 2023. Cela a eu un impact sur les aides de l'Eurométropole qui applique les mêmes seuils de RFR/part que l'État pour faciliter les démarches des particuliers. Une révision précipitée des aides a dû être réalisée et a inévitablement occasionnée des décalages complexifiant les démarches des particuliers et rallongeant les délais de paiement.

L'Eurométropole souhaiterait un dialogue technique entre l'Agence de services et de paiement (ASP) et les collectivités afin d'harmoniser les pièces justificatives à fournir dans les dossiers de demandes d'aides (quelle année pour l'avis d'imposition, quelles pièces demander pour la location longue durée etc.)

Un guichet unique faciliterait également l'instruction des dossiers de demandes d'aides. Le contrôle des aides de l'État est réalisé *a posteriori* par échantillonnage. Actuellement, l'État n'applique la règle de plafonnement d'aides publiques à 80% du prix du véhicule que sur ses propres aides (prime à la conversion et bonus écologique). Or, l'Eurométropole est dans l'obligation de faire ce contrôle des 80% dans le cas où les concessionnaires conventionnés avec l'État font l'avance de la prime à la conversion car l'aide de l'État est indiquée sur les factures. Cela crée des situations d'inégalités de traitement : une personne ne bénéficiant pas de l'avance des aides par un concessionnaire perçoit davantage d'aides qu'une personne à situation égale faisant ses démarches auprès d'un concessionnaire conventionné avec l'Agence de Service et de Paiements. Le guichet unique permettrait de régulariser l'instruction à moyen/long-terme, notamment si les aides locales pouvaient aussi être avancées par les concessionnaires. Cette inégalité de traitement nécessite également une solution sur le plus court-terme.

Les délais de paiement des aides de l'Eurométropole sont de l'ordre de plusieurs mois, dû à l'obligation imposée par le Service de Gestion Comptable de les traiter en mandat individuel, un traitement qui est chronophage et nécessite des moyens humains importants. Après une phase de négociation avec le Service de Gestion Comptable, l'utilisation des mandats globaux a été autorisée récemment pour ce type d'aides. La mise en opération est actuellement en cours, ce qui permettra d'automatiser une partie du versement de ces aides, dont de nombreux ménages dépendent pour rembourser leurs crédits etc.

En résumé, vu les délais importants d'adaptation de l'ASP tant en termes réglementaires que techniques (déploiements informatiques notamment), contractuels ou financiers, un travail commun entre l'État et les collectivités locales et leurs organes représentatifs est urgent.

Volet social : accompagnement des ménages les plus précaires dans leurs démarches

L'Eurométropole de Strasbourg a acté en décembre 2022 l'augmentation de ses aides au 1^{er} avril 2023, et l'État en a fait de même au 1^{er} janvier 2023. Ces aides étant cumulables (avec un certain nombre de critères d'éligibilité cités plus haut) et suite aux augmentations, les bénéficiaires de la première strate de revenus pourront percevoir jusqu'à un maximum de 11 000€ d'aides publiques pour l'achat d'une voiture Crit'Air 1. Cela permet aux bénéficiaires d'acheter des véhicules plus récents (moins de frais d'entretien) ou plus grands (pour les familles).

Cependant, pour faire les demandes d'aides, il faut avoir acheté le véhicule avant de faire la demande d'aides et seuls les ménages les plus aisés peuvent faire l'avance d'une telle somme. Les autres ménages, surtout ceux exclus du système bancaire, ont besoin d'un accompagnement pour l'avance des frais. **Repenser les flux financiers des aides permettrait d'augmenter leurs taux de recours. Si l'État et les collectivités peuvent faire l'avance de celles-ci, la charge financière initiale serait moins lourde pour les bénéficiaires.** Les possibilités pour l'avance des aides sont multiples : conventionnement entre l'Agence de service et des paiements, les concessionnaires et les banques, l'avance des aides sur devis avec une cellule de recouvrement. Une réflexion approfondie de cette difficulté avec tous les partenaires concernés est nécessaire afin d'aboutir à des solutions concrètes. Ce sujet est particulièrement urgent pour les collectivités ayant une ZFE-m déjà opérationnelle. Cette avance des aides nécessite une implication forte de l'État afin d'harmoniser les dispositifs et de les rendre attractifs pour toutes les parties prenantes.

Une fois les aides perçues, il reste souvent un reste à charge que le bénéficiaire doit financer à l'achat ou rembourser sur plusieurs mois suite à l'achat si le bénéficiaire a pu obtenir un crédit à la consommation, ce qui est impossible pour les ménages exclus du système bancaire. Pour cela, l'Eurométropole subventionne actuellement une expérimentation avec l'association CRESUS. Dès lors que l'Agence du climat repère une fragilité financière, les bénéficiaires sont orientés vers CRESUS pour un accompagnement budgétaire pouvant aboutir, en cas d'éligibilité, à un micro-crédit qui permet de financer le reste à charge. Un bilan est en cours, permettant d'identifier les typologies de ménages éligibles et les motifs de refus et envisager la prolongation de cet accompagnement.

L'avance des aides mentionnée, ci-dessus, permettrait de réduire le montant du micro-crédit, aujourd'hui plafonné à 8000€, ce qui est souvent insuffisant pour le montant d'un véhicule Crit'Air 1 ou 0 avant la déduction des aides cumulées. Des taux d'intérêts élevés sont appliqués au micro-crédit, ce qui pénalise le public cible de ce dispositif ayant de faibles capacités de remboursement.

Aujourd'hui, le micro-crédit nécessite des démarches administratives lourdes, parfois difficilement accessibles pour les personnes ayant besoin de cet accompagnement financier. Un tel dispositif nécessite aussi un accompagnement personnalisé et clair afin d'augmenter le taux de recours. Il y a plusieurs enjeux à prendre en compte : connaissance des dispositifs et des critères d'éligibilité par les potentiels bénéficiaires et travailleurs sociaux, élargissement des critères d'éligibilité, accompagnement administratif etc.

Deux autres dispositifs financiers ont été annoncés par l'État : le Prêt à Taux Zéro (PTZ) avec la garantie de l'État, qui devrait être élargi à tous les territoires ayant une ZFE-m, ainsi que le « leasing social » qui a pour objectif de louer un véhicule électrique fabriqué en France mais nécessitant une première mensualité importante. À ce jour l'Eurométropole n'a pas encore la garantie que son territoire soit concerné par la mise en place du PTZ.

Les modalités de ces trois dispositifs varient tant par les revenus de leurs publics cibles que par les taux d'intérêts appliqués et nécessitent une garantie forte voire totale de l'État afin de promouvoir les dispositifs auprès des organismes de prêt.

Créer deux nouveaux dispositifs financiers va complexifier le dispositif d'accompagnement. **L'Eurométropole de Strasbourg préconise de rassembler ces dispositifs en un seul afin d'augmenter la lisibilité en renforçant l'accessibilité pour les personnes ayant de faibles revenus.**

Par ailleurs, un seul dispositif faciliterait aussi l'adhésion et l'accompagnement des agences de prêts et paiements.

L'avance des aides et le micro-crédit sont des dispositifs financiers permettant d'accompagner les usagers implantés en dehors de la ZFE-m et mériteraient d'être élargis sur un périmètre plus pertinent selon le rayonnement de l'agglomération concernée. Nous proposons de considérer l'aire urbaine (au sens INSEE).

3. Le dispositif de contrôle

Une mesure aussi impactante sur le parc de véhicules et la mobilité ne peut fonctionner efficacement sans un dispositif de contrôle à la hauteur. Les premiers travaux techniques accompagnant l'élaboration de la loi LOM avaient abouti à de premières annonces ministérielles sur la mise en place du contrôle sanction automatisé en 2022. Malgré le recul du calendrier des ZFE-m avec la loi climat et résilience par rapport au délais du 1^{er} janvier 2021 initial, les premières étapes d'interdiction n'ont pas encore pu bénéficier de cet outil indispensable pour contrôler des centaines de milliers de véhicules/jour par agglomération. Certaines voies rapides urbaines de l'agglomération strasbourgeoise concernées par la ZFE-m ont un trafic supérieur à 180 000 véhicules/jour. De plus, le contexte réglementaire actuel pour l'organisation des corps de contrôle semble mal adapté pour des ZFE-m véritablement intercommunales.

Dans le cadre du contrôle de la circulation par la police municipale ou le contrôle du stationnement par les agents ASVP, les agents de la ville de Strasbourg sont équipés de terminaux PVE et ont accès au système et listing des dérogations locales afin de pouvoir effectuer lesdits contrôles. Cependant, ils n'ont pas accès au fichier de dérogations nationales (ex. véhicules d'intérêt général, PMR...) et à la base de données des certificats Crit'Air. Afin de pouvoir identifier d'éventuelles vignettes frauduleuses et éviter toute contestation de la part des automobilistes ou propriétaires de véhicules, il doit être envisagé que les agents de la collectivité aient accès à ces bases de données ; le calendrier, les moyens et modalités de cet accès doivent être précisés.

Dans le cadre du contrôle par les forces de l'ordre nationales, celles-ci n'ont actuellement pas accès au fichier des immatriculations des véhicules bénéficiant des dérogations locales. Est-il prévu qu'elles puissent y avoir accès, étant donné que ce fichier sera centralisé par l'État dans le cadre de la mise en œuvre du contrôle sanction automatisé ? Ceci dans un souci de simplification pour l'utilisateur et d'éviter de devoir fournir une attestation papier aux forces de l'ordre nationales alors que la collectivité s'est engagé dans une démarche totalement dématérialisée pour l'utilisateur.

En résumé, il est nécessaire que les forces de l'ordre nationales et locales puissent bénéficier d'un fichier unique des immatriculations des véhicules bénéficiant de dérogations nationales et locales existantes pour simplifier et fluidifier les opérations de contrôle sur le terrain.

Dans le cas précis de la compétence de police spéciale de la métropole relative à la ZFE-m, le/la Président(e) peut prendre des décisions opérationnelles relatives à l'activité de contrôle (répartition des effectifs, choix des routes contrôlées, ...). Cependant, l'activité de constatation par PV des infractions reste placée sous l'autorité de chaque Maire en tant qu'OPJ. Si cette analyse était confirmée, ce point pourrait faire peser un risque en cas d'opposition du Maire au contrôle ZFE-m, même dans le cas de la création d'une police métropolitaine.

Dans le cadre du contrôle sanction automatisé (CSA), un marché a été lancé par l'État pour l'acquisition des équipements de contrôle et des systèmes de gestion technique. Vu les délais annoncés par l'État, il peut être raisonnablement envisagé une mise en service du CSA au premier semestre 2025. Dans cette attente, **l'Eurométropole souhaiterait un engagement de l'État sur la mise en œuvre de contrôles d'opportunité par les forces de l'ordre nationales.**

L'Eurométropole de Strasbourg a mis en place un Pass ZFE 24h (autorisation de circuler 24 fois dans l'année avec un véhicule interdit dans la ZFE-m de l'Eurométropole) équivalent à une dérogation

« petit rouleur » qui est un point important en faveur de l'acceptabilité de la ZFE-m. A l'heure actuelle, ce Pass est activé 15 minutes après la demande par l'utilisateur. Cette souplesse est appréciée et a contribué fortement à une relative bonne acceptabilité de la ZFE-m strasbourgeoise. Or, malgré la participation aux travaux en amont de la rédaction du CCTP, l'État nous annonce une mise à jour des listes blanches des équipements de contrôles toutes les 24h, incompatible avec le niveau de service proposé aujourd'hui par la collectivité. Quelles solutions l'État compte-t-il mettre en œuvre pour ne pas dégrader le niveau de service aux usagers proposé actuellement par notre collectivité et repris par d'autres agglomérations ?

Un autre point d'interrogation porte sur la constatation des infractions à la ZFE-m. Il est prévu que cette tâche soit réalisée par un agent de police judiciaire compétent sur le territoire. Le périmètre ambitieux de la ZFE-m strasbourgeoise porte sur l'ensemble de la métropole, soit 33 communes. La constatation devra être effectuée par des policiers municipaux dont toutes les communes ne sont pas pourvues ou dont les effectifs ne permettent pas d'assurer cette nouvelle charge de travail. Il apparaît alors qu'il sera, en l'état actuel, très difficile d'harmoniser un contrôle sanction automatique sur l'ensemble du périmètre ZFE-m, pouvant potentiellement réduire l'efficacité du dispositif. Or, l'État est déjà en capacité de traiter les infractions issues de contrôle sanction automatique (ex. vitesse, feux rouges, ...) par le CACIR et dispose ainsi d'une expertise dans ce domaine. Il pourrait aisément traiter les infractions au titre de la ZFE-m puisque celles-ci remontent obligatoirement à l'ANTAI. Outre une simplification du processus de contrôle automatisé, cette proposition va dans le sens d'une meilleure harmonisation des ZFE-m à l'échelle nationale. **Ce point est majeur et un choix contraire pourrait remettre en question l'efficacité des ZFE-m françaises.**

Dans le cadre de ce contrôle sanction automatisé, il a aussi été indiqué par l'État qu'il ne serait pas possible de contrôler les plaques d'immatriculations étrangères et de récupérer les amendes provenant de ces véhicules en infraction. Si ce sujet doit être mis en rapport avec les questions d'accords de reconnaissance des vignettes des pays voisins (sujet sur lequel les allemands ont fait des avancées et attendent de l'État français qu'il en soit de même) et est surtout un enjeu global de convergence vers un système unique de vignette européenne, cela pose la question de l'égalité de traitement entre les usagers de la route, particulièrement pour un territoire transfrontalier comme celui de l'Eurométropole de Strasbourg. Les habitant-es de l'Eurométropole et des communes voisines ne comprendraient pas d'être contrôlés et sanctionnés en cas de non-conformité alors que l'utilisateur d'un véhicule étranger interdit serait exonéré de toute sanction.

Concernant la rétrocession du produit des amendes, il persiste des incertitudes quant à la part reversée à la collectivité et à l'identité de la ou les collectivités bénéficiaires (gestionnaire de voirie et/ou autorité de police chargée de la constatation). Ainsi, **l'Eurométropole souhaiterait que l'État puisse lui apporter des précisions sur ce sujet permettant de mieux évaluer le coût global de la mise en œuvre des contrôles humanisés et automatisés.**

Enfin, plus globalement, l'enjeu du contrôle sanction automatique va aller croissant ces prochaines années avec les besoins concernant l'usage de voies réservées (exemple des VR2+ sur voies rapides urbaines), ou encore l'interdiction de transit poids lourds... **Une réflexion d'ensemble sur l'optimisation de l'usage des dispositifs de vidéo implantés sur les territoires, en lien avec les enjeux d'efficacité technique et de protection des données, doit être menée au niveau national afin d'éviter des investissements disproportionnés ou un trop faible contrôle des règles.**

Enfin, un décret permettant de clarifier différents points sur le contrôle des ZFE-m (notamment la responsabilité du propriétaire du véhicule) était annoncé pour mars 2023 ; ce décret est notamment indispensable pour permettre des verbalisations en stationnement.

4. Les dérogations

L'État a mis en place un système d'exemptions nationales obligatoires pour certaines catégories de véhicules. En sus de ces dérogations, l'Eurométropole de Strasbourg, comme les autres métropoles ayant une ZFE-m, a pris en compte des contraintes spécifiques qui justifient des dérogations temporaires locales. Elle a notamment instauré **un Pass ZFE qui permet 24 fois dans l'année pour une durée de 24 heures à un véhicule interdit de pouvoir circuler dans la ZFE-m**. Cette mesure permet aux « petits rouleurs » ainsi qu'aux visiteurs occasionnels (touristes, habitant-es des territoires extérieurs, entreprises) de continuer à accéder à l'Eurométropole sans avoir à changer de véhicule. **Ce dispositif pourrait être dupliqué à l'échelle nationale dans toutes les ZFE-m.**

Il y a aujourd'hui un enjeu d'harmonisation de ces dérogations car environ 80% sont les mêmes d'une ZFE-m à l'autre, démontrant que les enjeux sont constatés partout, mais les 20% restants peuvent poser un souci de lisibilité, notamment pour les acteurs économiques ayant une activité dans différentes métropoles en France. Ces acteurs ont besoin d'une cohérence entre les dérogations, notamment pour les véhicules techniques n'ayant pas d'alternatives au diesel sur le marché et souhaitent si possible ne pas effectuer les mêmes démarches dans chaque ZFE-m traversée.

Après de nombreuses réunions de concertation et échanges directs, l'Eurométropole de Strasbourg, consciente de l'ambition de sa ZFE-m, est aujourd'hui la collectivité qui compte le plus de dérogations locales. Elle propose notamment une dérogation médicale permettant l'accès aux soins en établissement de santé avec un véhicule interdit, une dérogation de 3 ans supplémentaires pour les véhicules utilitaires légers classés Euro 6d et poids-lourds classés Euro 6 immatriculés après le 1er janvier 2022, ainsi qu'un Pass ZFE-m évoqué plus haut permettant aux automobilistes occasionnels de circuler 24h au sein de la ZFE-m 24 fois dans l'année avec un véhicule interdit.

Les collectivités partagent un grand nombre de dérogations, notamment pour les véhicules techniques. Il serait utile d'avoir une unique formulation de chacune de ces dérogations locales pour une meilleure lisibilité des demandeurs sur le territoire. Chaque territoire serait libre de choisir dans cette liste les dérogations qu'il souhaite mettre en place. Par ailleurs, **certaines dérogations pourraient intégrer le socle commun des exemptions nationales permanentes au cas par cas si celles-ci sont proposées dans tous les territoires et ont vocation à être pérennes.** Cela permettrait de réduire les démarches pour obtenir une dérogation dans chaque ZFE-m. Ce pourrait être par exemple le cas des véhicules de collection. Les collectivités resteraient libres d'implémenter d'autres dérogations, spécifiques à leurs contextes locaux. Afin de faciliter les démarches des usagers, les collectivités et l'État pourraient partager une liste de pièces justificatives pour les dérogations communes.

Un outil en ligne a été développé par les services de la collectivité permettant aux usagers de déposer leur demande en ligne : zfe-derogations.strasbourg.eu. Il a été voulu simple d'usage et après 7 mois d'utilisation, il apporte entière satisfaction. Cet outil pourra être présenté et partagé avec les collectivités potentiellement intéressées par un outil déjà paramétré aux ZFE-m et en vue d'une harmonisation entre collectivités.

Comme évoqué plus haut dans la partie sur le dispositif de contrôle, dans un souci de simplifier les démarches pour les usagers, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite que les listes des immatriculations des véhicules ayant obtenu des dérogations puissent être directement transférées sur les terminaux des forces de l'ordre nationales et ne pas obliger à imprimer des justificatifs, dans un

souci de simplicité et donc d'acceptabilité pour les usagers mais aussi de réduction des contestations. Par ailleurs, **pour le Pass ZFE 24h, il est souhaité que la mise à jour des listes blanches soit faite en temps réel pour permettre aux utilisateurs du Pass d'avoir accès à leur dérogation quasi en temps réel comme cela leur est proposé aujourd'hui.**

Il serait aussi utile que l'analyse du volume des catégories faisant l'objet de potentielles dérogations puisse être faite grâce à un accès facilité au fichier immatriculation du SDES fourni chaque année par l'État. Concernant ce fichier immatriculation du SDES, l'analyse de la composition du parc au 31 décembre de l'année N nous parvient aujourd'hui entre septembre et novembre de l'année N+1. Cette évolution de la composition du parc par vignette Crit'Air étant un des éléments centraux de l'évaluation continue de nos ZFE-m, et les interdictions progressives se faisant sur un rythme annuel et justifiant des concertations étayées en amont, de tels délais de transmission nous mettent en difficulté, y compris dans le cadre de recours contentieux que nous subissons.

5. Enjeux des acteurs économiques

Un dialogue constant est en place avec les acteurs économiques du territoire. Parmi les actions mises en place, une enquête des acteurs interrogeant au-delà même du territoire eurométropolitain a été réalisée en 2021 et sera reproduite en 2023. Ce qui ressort de ces échanges est que les acteurs économiques connaissent d'autres enjeux que les particuliers. Pour certains, leurs flottes de véhicules comprennent des véhicules pondéreux et souvent techniques, ayant une offre en alternatives au diesel faible ou trop onéreuse. Les plans d'investissement des acteurs économiques sont prévus sur une dizaine d'années et la forte évolution des coûts des énergies et des solutions de motorisations leur offre peu de visibilité et d'assurance de faire les bons choix. Il en résulte logiquement en majorité des choix prudentiels et donc conservateurs. Cela renvoie à ce qui a été dit sur la nécessaire implication de l'État sur **une planification stable du développement des motorisations en lien avec les constructeurs et les réglementations nationales et européennes.**

Cette lisibilité est également impactée par les temps de commande et la volatilité des prix des véhicules à usage professionnel. **Un soutien par l'État aux aides au changement de véhicule et aux alternatives doit aller plus loin que ce qui a déjà été proposé.**

Depuis le 1^{er} juin 2022, l'Eurométropole a délivré une quarantaine d'aides au renouvellement de véhicules à des acteurs économiques de son territoire. Les typologies et motorisations des véhicules subventionnés sont variées (du véhicule léger au poids lourd avec des motorisations essence, GNV, électriques). Le faible taux de recours à cette aide s'explique par le manque d'alternatives au diesel sur le marché actuel et par le fait que la majorité des véhicules professionnels, étant classés en Crit'Air 2, ne sont concernés que par une interdiction encore lointaine, en 2028.

Dans le cadre du déploiement de la logistique urbaine, l'État fixe des objectifs ambitieux par rapport au fret ferroviaire et fluvial (x2 fret ferroviaire et +60% fret fluvial), et pour pouvoir répondre aux attentes, il faut pouvoir avoir des infrastructures de transbordement. Or, il est à ce jour difficile de mener des projets de report modal vers le fret ou la voie d'eau, soit parce que cela peut générer localement des artificialisations, soit parce que les espaces en bord de l'eau sont sensibles écologiquement ou patrimoniallement. Une application trop stricte de certains critères rend impossible certains projets de transfert modal. La politique de logistique urbaine se bornerait du coup uniquement à faire évoluer le parc routier sans tendre à le rationaliser ou reporter.

6. Les véhicules, les énergies alternatives et l'évolution du marché des constructeurs

La ZFE-m est inévitablement impactée par le marché des différents modèles de véhicules existants chez les constructeurs et distributeurs de véhicules, et des possibilités offertes aux usagers de remplacer leurs anciens véhicules par des véhicules plus performants en termes de rejets polluants.

Par ailleurs, les réglementations nationale et européenne viennent accélérer et influencer les modèles développés et proposés par les constructeurs et les choix opérés par les acheteurs. Peuvent être citées pour exemple la nouvelle norme Euro 7 à venir prochainement. Au vu de la faible offre en alternatives au diesel, les poids lourds Euro 7 devraient pouvoir bénéficier d'une vignette Crit'Air 1. Les énergies alternatives en tant que ressources et leur accessibilité sur le territoire des ZFE-m sont aussi des éléments préalables et nécessaires à leur déploiement.

L'évolution du marché des constructeurs automobiles et l'impact sur la ZFE-m :

Il est nécessaire que l'État accompagne les collectivités locales dans la connaissance du marché et l'évolution et l'adaptation de la ZFE-m en conséquence. Les évolutions à venir sont notamment :

- L'obligation pour les constructeurs de ne plus vendre que des voitures et véhicules utilitaires légers n'émettant aucun CO2 à l'échappement en 2035 dans l'Union européenne,
- La future norme Euro 7 en discussion et ses impacts sur le marché et comment elle sera intégrée dans les ZFE-m.

Les collectivités territoriales concernées par une ZFE-m seraient fortement intéressées de pouvoir **disposer d'une information centralisée, actualisée et exhaustive du marché des véhicules à faibles émissions**. Elles seraient ainsi en mesure d'amener des informations pertinentes (gamme, énergie, tarif...) auprès des publics concernés, qu'il s'agisse de particuliers ou d'acteurs économiques.

L'État a aussi un rôle dans la **sensibilisation des constructeurs et des vendeurs** : palette des alternatives existantes, engagements à avoir en terme de qualité de l'air, conseils aux acheteurs par rapport à leurs usages, aides financières à l'achat disponibles...

Les sources et lieux d'avitaillements en énergie sur le territoire de la ZFE-m :

L'Eurométropole élabore son Schéma directeur des mobilités décarbonées (SDMD) dans le cadre d'une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage, qui se déroule de juillet 2022 à juin 2023. Les objectifs de ce schéma sont :

- D'une part, définir l'évolution potentielle du parc routier vers les énergies alternatives à l'horizon 2035, avec des focus en 2023, 2025, 2028 et 2030,
- D'autre part, dimensionner un maillage des infrastructures de recharge et d'avitaillement à l'échelle du territoire, permettant d'accompagner cette mutation des motorisations.

Les énergies alternatives considérées dans ce schéma directeur sont l'électricité, le gaz et l'hydrogène (les agrocarburants dans une moindre mesure car déjà intégrés dans le schéma de distribution des carburants « classiques » ou nécessitant des stations privées (B100,...)).

Un volet important de la mission concerne l'élaboration du SDIRVE (Schéma de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques). Ce dernier viendra orienter le développement futur des points de recharge sur le territoire, dont le déploiement est engagé depuis 2021 dans le cadre d'un appel à initiative privée lancé par l'Eurométropole et qui vise, à date, l'installation de 250 stations, soit 500 points de charge, d'ici fin 2025 sur le domaine public métropolitain.

Comme indiqué plus haut, le développement des infrastructures constitue un levier indispensable à la bascule vers les motorisations à faibles émissions. Une offre fiable et de proximité est nécessaire pour convaincre les usagers même si la plupart des recharges se font à domicile ou sur le lieu de travail (90% des cas aujourd'hui). Ce point a été mis en exergue lors des groupes de travail avec les acteurs économiques. Les acteurs privés et publics y ont chacun leur rôle à jouer.

L'attractivité et la stabilité du prix de l'énergie constituent également de véritables arguments pour choisir les motorisations alternatives. Un exemple récent le démontre : la forte évolution à la hausse du prix du GNV (gaz naturel pour véhicules) – qui a plus que doublé en quelques mois – et son positionnement dorénavant au-dessus du prix du diesel a mis un véritable coût d'arrêt au développement de la filière et questionne sur sa reprise.

La décorrélation du prix du bio GNV de celui des énergies fossiles pourrait être analysée par l'État afin d'améliorer la situation, tout en contribuant au développement de la filière méthanisation avec injection de biométhane.

Concernant l'électromobilité, cette filière est en plein développement mais amène des interrogations régulières de la part des usagers. Parmi les points qui pourraient être améliorés :

- **L'accès à une information actualisée et exhaustive sur les bornes de recharge** : localisation, conditions d'usage, état de fonctionnement, etc. avec le recensement complet de l'offre publique comme privée,
- **L'accès facilité à la tarification** : information descendante lors de la connexion, transparence sur les frais de service des opérateurs de mobilité, standardisation de la tarification (coût à l'énergie enlevée et coût à la durée de branchement comme le préconise l'ADEME) permettant une comparaison facilitée des offres,
- **Interopérabilité** : accès à toutes bornes avec une même appli ou un même support billettique/monétique,
- **Déploiement d'une stratégie industrielle pour des petits véhicules électriques financièrement accessible.**

La filière du Rétrofit :

L'Eurométropole de Strasbourg se mobilise aux côtés des acteurs du territoire pour faciliter l'émergence de la filière du rétrofit.

Aujourd'hui, seul le rétrofit de thermique vers électrique (batterie ou pile à combustible) fait l'objet d'une réglementation en France. D'autres types de rétrofits font l'objet de développements, mais ne sont pas forcément encadrés par une réglementation (Thermique à combustion hydrogène, thermique bi-fuel diesel-hydrogène, thermique vers hybride rechargeable, etc..).

L'Eurométropole et les acteurs concernés partent du principe que :

- Les rétrofits sont une solution a minima transitoire (2025-2040), le temps de moderniser l'ensemble des véhicules thermiques essence/diesel en circulation mais d'autres opportunités pourraient apparaître à terme.
- La demande de véhicules rétrofités est très supérieure à l'offre, et le restera encore longtemps.
- L'enjeu de standardisation, prix de revient, industrialisation et homologation du véhicule rétrofité est central. Aujourd'hui, le coût des homologations est un vrai frein au développement de la filière et pourrait être traité globalement par une action volontariste de l'État.
- Les clients manquent généralement d'informations et de clarté par rapport aux possibilités du rétrofit, et auraient besoin de conseils et informations neutres et détaillées.
- Si une solution existe pour la France, il serait intéressant qu'elle soit disponible dans d'autres pays européens (Allemagne, Italie, Espagne, ...) et inversement.

La question des agrocarburants et carburants alternatifs (XTL...) :

Les biocarburants peuvent présenter une solution transitoire pour décarboner certains usages difficiles à électrifier (100% batterie, PAC H2) dans un avenir proche. En effet, leur fabrication à partir de différents types de biomasse amène une réduction considérable des émissions de CO2. Néanmoins, la nature vertueuse de certains de ces carburants reste à confirmer. En effet, et notamment dans le cadre du biodiesel, les gains en CO2 par usage de biomasse peuvent être facilement neutralisés par de mauvaises pratiques en termes d'agriculture extensive ou d'importations. Une vigilance en termes de traçabilité de l'origine des biocarburants auprès des fournisseurs reste nécessaire. Une grille d'analyse objectivée, indépendante des lobbys industriels et initiée par l'État, permettrait de confirmer ou non la pertinence des agrocarburants pour la qualité de l'air et les enjeux climatiques tout en prenant leurs externalités négatives en compte.

Les attentes sont fortes sur les biocarburants de 2^{ème} et 3^{ème} génération en développement.

La question des bénéfices réels apportés par les agrocarburants sur la qualité de l'air se pose également. Certaines études annoncent des résultats contrastés, notamment en terme de NOx, principal polluant visé dans le déploiement des ZFE-m.

À ce sujet, le récent classement en Crit'Air 1 des véhicules Euro VI fonctionnant au B100 exclusif, équipés d'origine ou rétrofités, a suscité de nombreuses interrogations. Sur la possibilité d'élargir au classement Crit'Air 1 d'autres agrocarburants, une proposition pourrait être de s'appuyer sur une grille d'analyse objectivée indépendante des lobbys industriels pour confirmer en quoi leur usage peut être pertinent d'un point de vue des rejets atmosphériques et de l'amélioration de la qualité de l'air.

7. Évolution du système des vignettes Crit'Air

Le système de vignette Crit'Air actuel se base sur le niveau d'émission de polluants atmosphériques. Ce système est parfois perçu comme injuste puisqu'il n'intègre pas le poids et la consommation du véhicule, permettant à des véhicules peu polluants mais très énergivores et émetteurs de gaz à effets de serre de continuer à circuler. **Il est proposé de calibrer la classification Crit'Air afin de continuer à répondre aux enjeux environnementaux locaux et sanitaire en y ajoutant un critère climatique également. Cette nouvelle classification pourrait être rétroactive ou s'appliquer aux véhicules neufs.**

Il serait par ailleurs très utile de **rendre obligatoire la vignette Crit'Air pour tous les véhicules, à minima pour les nouveaux véhicules vendus.** Cela permettrait de mieux contrôler l'accès aux ZFE-m et serait aussi un moyen de sensibiliser les automobilistes à l'impact environnemental de leur véhicule.

La commande des vignettes Crit'Air pourrait être facilitée en décentralisant l'achat dans les préfectures ou via les entreprises de contrôles techniques. Avec l'augmentation des véhicules concernés par les ZFE-m en France, les demandes seront de plus en plus nombreuses au risque de rallonger les délais d'envoi. Le dossier papier pour commander une vignette est utile pour les personnes en situation de fracture numérique, il faut veiller à ce qu'il soit accessible pour toutes et tous (difficulté de le télécharger depuis le site dédié pour les personnes éloignées du numérique).

Étant un territoire transfrontalier, l'Eurométropole de Strasbourg est concernée par la régulation de véhicules étrangers, notamment allemands. Le système de vignettes allemand étant plus ancien et ciblant davantage les particules fines, il n'est aujourd'hui pas possible de les reconnaître dans les ZFE-m françaises. Ces véhicules doivent donc disposer d'une vignette française. Les autorités allemandes transfrontalières ont pu reconnaître les vignettes françaises mais l'inverse ne semble pas possible pour des raisons d'équivalences, si l'on se réfère à l'absence de réponse faite aux sollicitations allemandes. Cela pousse à **envisager une vignette européenne reconnue dans tous les pays membres.** Aujourd'hui aucune information sur l'entreprise d'une telle démarche ne nous est parvenue.

Comme indiqué dans le paragraphe sur le contrôle, **le système de contrôle pas lecture de plaques n'intègre pas à ce jour la question des véhicules étrangers.** Bien que ces derniers pourraient théoriquement être verbalisés si la liste blanche des véhicules étrangers ayant été équipés de vignettes françaises était diffusée, il ne semble pas possible de poursuivre le non-paiement des contraventions. **Cela nécessite des évolutions à l'échelle nationale et européenne et a minima des accords bilatéraux entre pays pour le partage de données concernant des infractions environnementales non-inscrites dans le code de la route.** L'exemple de ZFE-m plus anciennes dans des pays voisins peut nous inspirer. Ces exemples montrent aussi qu'à trop attendre pour concerter avec les différentes parties prenantes afin de traduire en droit national des directives européennes pour en faire un projet partagé, communiqué en amont et très progressif, on crée les conditions d'une acceptabilité difficile.

8. Enjeux de communication

Les collectivités en dépassement des seuils de pollution atmosphériques sont obligées depuis la promulgation de la loi LOM de communiquer sur leur dispositif de ZFE-m. Une campagne de communication forte est en effet un gage de compréhension et d'évolution des comportements. L'Eurométropole mène depuis 2021 une campagne régulière sur sa ZFE-m et déploie de nombreux outils pour diversifier ses cibles. Sa campagne a même été primée dans le cadre de Cap'Com en novembre 2022 (un forum de la communication publique et territoriale).

À ce stade l'État n'a pas communiqué sur les ZFE-m et le système des vignettes Crit'Air malgré des annonces en ce sens et des sollicitations régulières des collectivités locales pour avoir un appui à ce niveau. Une campagne de communication est annoncée pour l'automne 2023 au moment des journées de la qualité de l'air. Cette action, bien que tardive, est à saluer. **Il est en tout cas nécessaire, au-delà de l'indispensable sensibilisation aux impacts de la pollution sur la santé ou de l'incitation à utiliser d'autres modes de transport que la voiture, de faire connaître de manière pratique l'obligation d'équipement et les modalités d'obtention des vignettes Crit'Air, de faire connaître massivement le terme ZFE-m.** Afin de toucher les cibles prioritaires, l'expérience strasbourgeoise a montré que des campagnes d'affichage et de diffusion dans des supports papier (presse, magazines...) ne suffisait pas ; il faut diversifier en spots télé et cinémas, radios par catégories de cibles, courtes vidéos sur réseaux sociaux...

Il paraîtrait aussi utile d'avoir un site internet et/ou une application web nationale et intuitive (la saisie des caractéristiques du véhicule permet de savoir quelles agglomérations lui sont interdites ou bénéficient de dérogations accessibles avec le lien direct par exemple).

Enfin, les collectivités ne sont pas les plus armées pour discuter avec les fournisseurs de solutions de navigation embarquées ou sur portables, pour particuliers ou professionnels et leur imposer de signaler ces interdictions. **L'adaptation de ces signalements en fonction du type de véhicule ou du profil de l'utilisateur doit être un objectif.**

9. Enjeux de concertation, de suivi et d'évaluation

La mise en œuvre de la ZFE-m nécessite un travail spécifique sur l'acceptabilité économique et sociale du dispositif. **Une concertation approfondie avec l'ensemble des parties prenantes du territoire est un facteur facilitant sa réussite.** L'Eurométropole a conduit une concertation publique approfondie en amont de la mise en œuvre de la ZFE-m associant la population à travers une grande conférence citoyenne, les acteurs économiques par la mise en œuvre de groupes de travail thématiques et les territoires voisins à travers des réunions spécifiques de présentation.

Le suivi de la mise en œuvre du dispositif **nécessite également un partage d'information et un lieu d'échanges entre les différentes parties prenantes territoriales.** À cet effet, l'Eurométropole a mis en place plusieurs comités de suivi qui se réunissent à minima tous les 6 mois :

- Un comité de suivi réunissant les représentants des groupes politiques de l'Eurométropole ;
- Un comité de suivi territorial rassemblant les territoires voisins, la Région et la Collectivité européenne d'Alsace, les principaux acteurs des mobilités engagés dans la mise en œuvre de la ZFE-m ;
- Un comité de suivi économique associant les chambres consulaires et les fédérations professionnelles.

Un dispositif d'évaluation de la mesure et de sa mise en œuvre a également été initié à travers la création d'un observatoire de la ZFE-m. Il se base sur de nombreux indicateurs et les résultats d'enquêtes menées auprès des habitants et des entreprises. L'Eurométropole prévoit deux évaluations approfondies en 2024 et en 2026. Ces évaluations doivent permettre de confirmer ou de décaler le calendrier défini dans la délibération cadre et les arrêtés de mise en œuvre.

10. Enjeux d'appui aux transports en communs locaux et régionaux

Il est demandé un renforcement des capacités, notamment fiscales, de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) afin de maintenir et de développer l'offre urbaine et de soutenir le développement accéléré d'une offre interurbaine.

Priorité de son mandat et principal poste du plan pluriannuel d'investissements métropolitains, le déploiement des mobilités décarbonées représente un investissement global de 500M€ à l'échelle du mandat. Il s'agit de financer principalement deux extensions de tramway, une extension de Bus à Haut Niveau de Service, de réussir le Réseau Express Métropolitain Européen (REME), de généraliser le Transport à la Demande (TAD) et de soutenir la mise en œuvre du plan vélo.

Les investissements massifs portés par l'Eurométropole de Strasbourg pour mettre en œuvre sa feuille de route en matière de report modal vers des transports en communs décarbonés, se traduit par une évolution des équilibres financiers entre la part des usagers, des contribuables et des employeurs via le Versement Mobilité (VM) ou le Versement mobilité additionnel (VMA) (en cas de création d'un syndicat mixte), dont le taux est aujourd'hui bloqué. Une évolution du taux plafond serait utile, ce qui permettrait de donner un nouveau souffle aux projets portés par les collectivités, que ce soit pour le développement des mobilités actives ou pour les transports collectifs (réseau urbain et mise en œuvre du REME).

Une autre source de financement pourrait également se trouver à travers un abaissement du taux de TVA appliqué sur les titres de transport qui passerait de 10 à 5,5 %.

D'autres volets, où l'État pourrait soutenir les collectivités :

- **Le maintien de la remise sur les péages sur le réseau ferré national au-delà de 2023,**
- **La possibilité de lever un financement dédié aux RER régionaux,** en sus de la possibilité de lever un VMA dans le cadre de la création d'un syndicat mixte et en plus du projet de loi sur les réseaux express en cours de préparation offrant la possibilité de faire entrer dans le capital de sociétés de projet dédiées avec la possibilité de lever une taxe affectée,
- **Une hausse des plafonds du VM pour les métropoles soumises à une ZFE-m qui doivent déployer encore plus d'offre alternative pour les ménages impactés,**
- **Des financements directs de la part de l'État (fonctionnement et/ou investissement) pour les projets de réseau express ferré et routier,**
- **Une simplification au niveau national de la billettique** avec une incitation envers la SNCF de développer des outils interopérables avec d'autres réseaux,
- **Le renouvellement de l'enveloppe de 100 M€ pour les AOM sur les dépenses en énergie de 2022.**

Synthèse des propositions de la contribution

1. Accompagnement des particuliers et prévention de l'impact social de la ZFE-m :

- **Proposition 1 : Renforcer les aides nationales au report modal** et soutenir les dispositifs locaux incitatifs comme le Compte Mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg, afin que l'accompagnement ne porte pas seulement sur le remplacement d'un véhicule ;
- **Proposition 2 : Élargir les critères de la prime à la conversion de l'État :**
 - o Éligibilité à la prime à la conversion pour le remplacement d'un véhicule Crit'Air 2 ;
 - o Éligibilité à la prime à la conversion pour l'acquisition ou location d'un véhicule Crit'Air 1 pour la strate 3 de RFR/part ;
 - o Renforcement de la communication sur le soutien de la filière rétrofit ;
- **Proposition 3 : Mettre en place un guichet unique des aides à l'échelle nationale, et :**
 - o Faire évoluer les critères d'accès au guichet unique, ce qui contribuera aussi à renforcer la cohérence des dispositifs d'aides ;
 - o Engager une collaboration pour élargir et assouplir les conditions d'intégration du guichet unique évoquées plus haut (revente de l'ancien véhicule, achat d'un véhicule Crit'Air 1 pour toutes les strates de revenus, mise à la casse ou revente d'un véhicule Crit'Air 2...);
 - o Mettre en œuvre une communication régulière et anticipée entre l'État et les collectivités sur leurs dispositifs pour anticiper l'alignement des critères d'éligibilité entre les aides de l'État et les aides des collectivités ;
 - o Instaurer un dialogue technique entre l'ASP et les collectivités afin d'harmoniser les pièces justificatives à fournir dans les dossiers de demandes d'aides ;
- **Proposition 4 : Renforcer l'accompagnement spécifique des ménages les plus précaires dans leurs démarches :**
 - o Repenser les flux financiers des aides pour permettre à l'État et aux collectivités d'en faire l'avance, pour diminuer la charge financière initiale pour les bénéficiaires ;
 - o Prêt à Taux Zéro, leasing social et microcrédit : rassembler ces dispositifs en un seul afin d'augmenter la lisibilité en renforçant l'accessibilité pour les personnes ayant de faibles revenus ;
 - o Élargir ces dispositifs financiers aux usagers implantés en dehors de la ZFE-m.

2. Le dispositif de contrôle

- **Proposition 5 : Établir dans chaque ZFE-m, un fichier unique des immatriculations des véhicules ayant obtenu des dérogations nationales et locales** existantes accessible par toutes les forces de l'ordre de façon dématérialisée pour simplifier et fluidifier les opérations de contrôle des forces de l'ordre nationales et locales sur le terrain ;
- **Proposition 6 : Traiter les infractions au titre des ZFE-m par le CACIR** afin d'harmoniser le traitement des contraventions ZFE-m à l'échelle nationale ;
- **Proposition 7 : Garantir une part substantielle du produit des amendes aux collectivités ;**

- **Proposition 8 : Permettre la verbalisation et le recouvrement de la recette des amendes des véhicules étrangers ;**
- **Proposition 9 : Engager une réflexion d'ensemble au niveau national sur l'optimisation de l'usage des dispositifs de caméras implantés sur les territoires** (interdiction du transit des poids-lourds, VR2+, ZFE-m), en lien avec les enjeux d'efficacité technique et de protection des données, afin d'éviter des investissements disproportionnés ou un trop faible contrôle des règles.

3. Les dérogations :

- **Proposition 10 : Déployer un dispositif sur le modèle du Pass ZFE** permettant aux « petits rouleurs » et aux visiteurs occasionnels (particuliers et entreprises) de pouvoir circuler dans les ZFE-m avec un véhicule interdit ;
- **Proposition 11 : Élargir le socle commun des exemptions nationales permanentes à certaines dérogations** proposées par les métropoles.

4. Enjeux des acteurs économiques :

- **Proposition 12 : Renforcer le soutien de l'État aux acteurs économiques** par une augmentation des aides au changement de véhicule et aux alternatives ;
- **Proposition 13 : Assurer une planification stable du développement des motorisations en lien avec les constructeurs et les réglementations nationales et européennes**, pour donner plus de visibilité aux entreprises.

5. Les véhicules, les énergies alternatives et l'évolution du marché des constructeurs :

- **Proposition 14 : Établir une plateforme nationale pour renforcer la connaissance du marché des véhicules** et l'évolution et l'adaptation de la ZFE-m en conséquence ;
- **Proposition 15 : Décorréler le prix du bio GNV de celui des énergies fossiles** afin d'améliorer la situation, tout en contribuant au développement de la filière méthanisation avec injection de biométhane ;
- **Proposition 16 : Déployer une stratégie industrielle pour produire des petits véhicules électriques financièrement accessibles ;**
- **Proposition 17 : Promouvoir la solution du rétrofit** par des aides ciblées et une meilleure visibilité de la filière.

6. Faire évoluer le système des vignettes Crit'Air :

- **Proposition 18 : Redéfinir la classification des certificats Crit'Air afin de continuer à répondre aux enjeux environnementaux locaux et sanitaire en y ajoutant un critère climatique.** Cette nouvelle classification pourrait être rétroactive ou s'appliquer aux véhicules neufs ;
- **Proposition 19 : Engager une réflexion à l'échelle européenne pour créer une vignette européenne reconnue dans tous les pays membres.**

7. Assurer le suivi et le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes de la mise en place des ZFE-m :

- **Proposition 20 : Mettre en œuvre des comités de suivi aux échelles nationale et locale** pour assurer dialogue et partage d'informations entre les différentes parties prenantes de la mise en œuvre des ZFE-m (acteurs économiques, territoires voisins, entreprises de mobilité...).

8. Renforcer l'appui aux transports en communs locaux et régionaux :

- **Proposition 21 : Abaisser le taux de TVA appliqué sur les titres de transport de 10 à 5,5 % ;**
- **Proposition 22 : Maintenir la remise sur les péages sur le réseau ferré national au-delà de 2023 ;**
- **Proposition 23 : Soutenir le développement des réseaux express métropolitains ;**
- **Proposition 24 : Augmenter le plafonnement du Versement Mobilité pour les métropoles soumises à ZFE-m** qui doivent déployer encore plus d'offres alternatives pour les ménages impactés.