Mesures d'accompagnement à la création des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)

Contribution de Mobilians

1. Présentation de Mobilians

Mobilians (ex-Conseil national des professions de l'automobile - CNPA) est l'organisation représentative des métiers de l'automobile et de la mobilité en France. Elle fédère près de 160 000 entreprises, dont une immense majorité de TPE et PME qui représentent 500 000 emplois non délocalisables et 70 000 jeunes en formation chaque année.

Nos membres, qui constituent l' « aval » de la filière, jouent un rôle déterminant dans la transition des mobilités, forts de leur diversité, de leur savoir-faire et du maillage territorial de ces professionnels au contact quotidien des Français : entretien des véhicules et contrôle de l'état du parc, renouvellement du parc automobile, transformation des usages avec la location et le déploiement des nouvelles mobilités (vélo et vélo électrique, covoiturage, autopartage, trottinettes, ...), éducation routière, distribution d'énergies et de carburants, collecte et recyclage des produits en fin de vie, etc.

La planification de la transition écologique et énergétique est une priorité du président de la République, comme de l'ensemble du Gouvernement. Elle l'est aussi pour Mobilians et les entreprises qu'elle représente, fortement impliquées dans le **développement de solutions pour une mobilité durable, de l'usage et décarbonée, qui soit à la fois utile aux usagers, notamment les plus modestes, créatrice d'emploi, de valeur et protectrice de l'environnement.**

Mobilians souhaite prendre toute sa place dans la réussite de la transition de la mobilité en contribuant et facilitant le déploiement des politiques publiques telles que la mise en œuvre des ZFE sur le territoire national, actée par le projet de loi Climat et Résilience.

2. Contexte et constats

La mise en place de nouvelles Zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m), prévue par le projet de loi Climat et Résilience, doit permettre d'accélérer le verdissement des mobilités, qui doit être mené avec méthode, efficacité et pragmatisme.

L'accélération du calendrier de mise en œuvre des ZFE, impulsée par la publication du décret qui les rend obligatoires dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, s'inscrit à ce jour dans le cadre plus large du plan de sobriété énergétique. Visant à réduire de 10% la consommation d'énergie sur les deux prochaines années d'ici 2 ans, les transports sont un levier majeur à l'atteinte

de cet objectif. Les groupes de travail sectoriels lancés depuis le mois de juillet par le ministère de la Transition énergétique, mentionnent pour la plupart la promotion de la mobilité durable (auto-partage, forfait mobilités durables etc.), notamment dans le cadre des trajets domicile-travail.

Si de nombreux leviers existent pour permettre de s'engager dans la transition vers les mobilités durables, il convient d'assurer, auprès de l'ensemble des acteurs concernés, la lisibilité et la visibilité sur les aides et dispositifs existants. En effet, l'augmentation des crédits alloués aux aides financières telles que le bonus automobile, la prime à la conversion ou encore le retrofit facilite le verdissement des mobilités à condition d'en connaître l'existence.

Les services de l'automobile, quant à eux, ont été touchés de plein fouet par les crises qui se sont succédées – crise sanitaire, des semi-conducteurs, conflit russo-ukrainien – fragilisant le secteur confronté depuis déjà quelques années à une hausse drastique de la fiscalité et du nombre de normes en vigueur. Cette réglementation changeante, au niveau national et communautaire, engendre davantage de difficultés pour le secteur et ne permet que difficilement aux professionnels de se projeter sereinement. Les consommateurs comme les entreprises ont plus que jamais besoin de stabilité et de visibilité dans les dispositifs, à plus forte raison dans le contexte actuel de reprise post crise sanitaire et des différentes crises que nous connaissons actuellement (énergétique, des semi-conducteurs).

Pour être acceptée par la population, la transition écologique de la mobilité ne doit pas se résumer à une succession de mesures restrictives et punitives. Elle doit permettre à chaque Français de trouver la solution la plus adaptée tant à ses usages qu'à ses capacités économiques, en tenant compte de contraintes environnementales renforcées.

L'acceptabilité des ZFE-m est alors une clé de leur réussite. **Les véhicules classés Crit'Air 3 à Crit'Air 5 représentant aujourd'hui 40 % du parc automobile en circulation**, l'interdiction faite à ces véhicules de circuler ne doit pas se traduire par la relégation de certaines catégories de population à l'extérieur des centres-villes, aggravant les inégalités sociales et territoriales.

Il appartient à la puissance publique de renforcer la cohérence des ZFE-m en limitant au maximum les incompréhensions et les incohérences du dispositif.

S'appuyant notamment sur les premières étapes de déploiement au sein des territoires et les mesures d'accompagnement existantes, Mobilians identifie plusieurs propositions apportant des solutions concrètes afin de relever le défi de l'acceptabilité des ZFE-m en France.

3. Les propositions de Mobilians

1- Prévoir un dispositif général d'information sur le développement des ZFE-m, pour permettre leur acceptabilité sociale

Plusieurs millions d'automobilistes sont concernés par le déploiement des ZFE, dont une très grande partie ne sont ni conscients ni informés de l'obsolescence prochaine de leur véhicule du fait de la réglementation. En effet, la mise en place des ZFE-m reste à ce jour illisible pour une grande partie des Français, qui ne savent pas quelles sont les zones géographiques concernées, le calendrier de mise en œuvre ou le champ des restrictions.

Plusieurs enquêtes menées à l'échelle nationale et territoriale auprès des acteurs du territoire et des habitants témoignent des lacunes de compréhension du dispositif. A l'échelle nationale et selon les résultats collectés par l'institut Harris Interactive, pour Mobilians, en mai 2021, près de **60 % des Français ne savent pas ce qu'est une Zone à faibles émissions et son impact potentiel sur leur mobilité au quotidien**. Ce même sondage révèle que **près d'un Français sur 2 déclare n'avoir pas connaissance de l'interdiction, au cours des années à venir, des véhicules diesel dans certaines zones urbaines**.

Plus récemment, en mai 2022, l'IFOP présente une étude réalisée sur le territoire girondin et auprès des habitants de Bordeaux Métropole, qui confirme ces résultats. Ces derniers montrent que 77% des habitants de la Métropole ne savent pas ce qu'est une ZFE alors que 67% sont favorables à sa mise en place.

Si les ZFE font l'objet d'une acceptation croissante auprès de la population, s'expliquant notamment par son impact sur la santé et la qualité de l'air, un automobiliste doit pouvoir, sans risquer d'amendes, réaliser un trajet entre plusieurs ZFE-m en ayant une connaissance préalable des restrictions de circulation.

Les restrictions de circulation au sein des ZFE-m sont régies selon les décisions prises par les exécutifs locaux au regard de la situation de chaque métropole. Si ce principe de subsidiarité ne saurait être remis en cause, il ne doit pas s'exercer au détriment de la liberté de circulation de nos concitoyens.

Il semble difficilement concevable d'exiger de nos concitoyens qu'ils vérifient, avant de planifier un tel trajet, les réglementations de chaque métropole en termes de circulation.

Afin d'assurer la clarté du dispositif, rendu complexe par sa mise en œuvre territoriale, il est nécessaire de prévoir un **outil d'information global à destination des automobilistes afin de continuer à assurer une visibilité en termes de circulation sur le territoire au sein des différentes ZFE-m**.

Nous soulignons à cet égard le lancement de services numériques d'assistance au déplacement déterminant les informations concernant les ZFE, les impacts environnementaux et les restrictions de circulation des poids lourds. **L'enjeu sera donc celui de l'actualisation en temps réel de cette base de données et de sa consolidation afin d'assurer la clarté des informations et leur précision.** Cet outil pourrait également indiquer la disponibilité des infrastructures de recharges ouvertes au public.

Il s'agit aussi d'un enjeu de lisibilité de l'action publique sur les politiques de mobilité : l'absence de synchronisation entre l'échelle nationale et locale risque d'engendrer un millefeuille de mesures nationales (bonus, malus, prime à la conversion, etc.) et locales (ZFE, etc.) empêchant d'avoir un cadre cohérent et stable. Cette situation pourrait aussi nuire aux objectifs énergétiques fixés et créerait des disparités injustifiées entre les territoires en termes d'effort de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

2- Prendre en compte l'impact socio-économique des ZFE et accompagner les professionnels de l'automobile implantés dans le périmètre de la ZFE

L'objectif d'amélioration de la qualité de l'air, dans lequel la filière, porteuse de solutions innovantes en faveur de la transition des mobilités, s'engage, ne saurait être remis en cause. Toutefois, **la mise en place des ZFE doit impérativement prévoir un accompagnement des professionnels impactés afin de leur permettre une transition de leur activité et en assurer la pérennité.**

A titre d'exemple, près de 13 000 entreprises des services de l'automobile sont situées sur le territoire de la Métropole du Grand Paris. Plus de 40 % de ces entreprises ont une activité dans la réparation et l'entretien automobile et des deux-roues motorisés, le contrôle technique ou encore la distribution de carburants, et sont en contact permanent avec les automobilistes. Plus de la moitié de l'activité de ces entreprises porte sur des véhicules de motorisation thermique, qui seront à court terme, exclus des centres villes.

Les restrictions envisagées pourraient donc avoir un impact significatif sur l'activité des entreprises des services de l'automobile dont l'implantation au sein du périmètre de la ZFE est menacée. Elles pourraient par ailleurs créer un avantage concurrentiel pour celles situées en lisière des agglomérations concernées, au détriment des entreprises implantées dans la ZFE.

D'autre part, la filière aval des mobilités est particulièrement attentive et s'engage à la construction d'une mobilité durable et de l'usage qui soit utile aux usagers, créatrice d'emploi et protectrice de l'environnement. Les professionnels du secteur, qui maillent l'ensemble du territoire, ont un rôle clé à jouer auprès des automobilistes et au service du verdissement de leurs moyens de transport.

Il est donc essentiel que les entreprises de l'automobile soient accompagnées dans les transitions à venir et bénéficient d'un plan de soutien spécifique de la part des métropoles qui mettent en place une ZFE. Mobilians regrette que ce levier d'accompagnement auprès des professionnels n'ait pas été traité avec attention dans le cadre des projets d'élaboration de ce dispositif.

Il s'agit d'un enjeu majeur dans la mesure où **l'instauration d'une ZFE impose aux acteurs économiques se situant à l'intérieur du périmètre d'anticiper les restrictions, avec des calendriers ne permettant parfois pas aux milliers de professionnels d'acquérir un véhicule aux normes et se voyant donc empêchés d'exercer leur métier.**

Les calendriers des restrictions de circulation décidées par certaines collectivités territoriales vont au-delà du calendrier proposé par le projet de loi Climat et Résilience. Les interdictions de circulation des véhicules classés Crit'Air 2 dans moins de 2 ans, soit au 1er janvier 2024, parmi lesquels l'ensemble des véhicules diesel auront donc un impact sur la circulation des véhicules des entreprises, des salariés mais aussi des consommateurs ce qui pourrait engendrer des impacts socio-économiques majeurs.

Dans ce contexte, **l'étude réalisée préalablement à l'instauration d'une ZFE-m par les collectivités locales et jointe à l'arrêté soumis à consultation publique doit présenter, au-delà des effets sanitaires et environnementaux, les impacts socio-économiques de la ZFE sur le territoire concerné.** Cette étude doit permettre de mieux appréhender les enjeux socio-économiques du territoire concerné, de mieux accompagner les acteurs impactés, tels que les professionnels de l'automobile, et d'assurer une plus grande acceptabilité de la population concernée par le dispositif tout en calibrant au mieux l'accompagnement nécessaire.

Une période transitoire pourrait être envisagée, au cours de laquelle une exception aux restrictions de circulation pourrait permettre aux automobilistes qui détiennent un véhicule thermique de se rendre chez leur professionnel de l'automobile pour l'entretien ou la réparation de leur véhicule. Cette exception devra être temporaire et devrait être conditionnée à la présentation d'une attestation dérogatoire telle qu'une attestation de prise de rendez-vous. Par ailleurs, **des dérogations doivent être prévues, par voie réglementaire, pour l'activité des entreprises du dépannage-remorquage et du contrôle technique situés en ZFE-m, ceux-ci assurant des missions en délégation de service public.**

3- Accélérer le verdissement des flottes en sanctuarisant et facilitant l'accès aux aides à l'acquisition de véhicules propres et à l'évolution des infrastructures d'accueil de ces véhicules

Le dispositif de la ZFE est considéré comme un moyen d'accélérer la transition du parc automobile pour permettre aux usagers d'aller vers la mobilité électrique. Cette transition écologique des mobilités, accélérée par les mesures du paquet "Fit for 55", introduit des changements dans la vie quotidienne des Français en termes d'usages, de comportement et d'investissement dans des solutions plus vertueuses. Afin de réussir cette transition et la rendre acceptable, l'ensemble des publics doivent y être inclus, notamment ceux dont leur véhicule est le seul mode de transport disponible pour se déplacer.

Compte tenu du prix d'acquisition encore élevé des véhicules électriques et d'un marché de l'électrique encore trop peu développé, il est donc essentiel de maintenir un système d'aide à l'achat

(bonus, primes à la conversion) suffisamment attractif pour susciter de l'intérêt chez les usagers de s'engager vers la mobilité électrique.

Les aides à l'acquisition de véhicules propres sont donc essentielles pour maintenir la mobilité des Français dans les ZFE, notamment pour les ménages modestes qui n'ont pas les moyens d'acquérir un véhicule neuf ou qui verront leur ancien véhicule subir une très forte décote sur le marché de l'occasion.

De ce point de vue, la prime à la conversion et le bonus constituent des outils particulièrement efficaces en matière de transition énergétique du parc automobile. Les gains environnementaux de ces deux dispositifs, pour ce qui concerne leur contribution à la diminution des particules fines et de la pollution au dioxyde d'azote, ont été plusieurs fois soulignés.

En particulier, la prime à la conversion est plébiscitée par de nombreux ménages modestes qui n'ont pas forcément les moyens d'acquérir un véhicule neuf. Si les chiffres de la prime à la conversion exceptionnelle mise en place au mois de juin 2020 témoignent de son succès (plus de 200.000 primes à la conversion attribuées en l'espace de deux mois), sa version actuelle est devenue inefficace.

Toutefois, la prime à la conversion dans sa version actuelle est devenue inefficace – le périmètre des ménages éligibles a été resserré et les montants ont été abaissés à plusieurs reprises depuis août 2020. L'outil est désormais tourné quasi-exclusivement vers l'achat de véhicules électriques, pour des ménages très modestes qui n'ont pas le budget pour ce type de véhicule. La trajectoire de baisse des montants du bonus sur les véhicules électriques et hybrides rechargeables initiée en juillet 2021 et qui se poursuit en 2022 va malheureusement à l'encontre des objectifs du Gouvernement sur le déploiement de l'électrique.

Au regard de l'affaiblissement de l'attractivité et de l'efficacité du dispositif, **Mobilians propose de revenir aux modalités de la prime à la conversion en vigueur entre juin et août 2020, pour rétablir un dispositif qui soit pleinement efficace. Cette mesure permettrait d'accompagner les ménages à l'accélération du déploiement des ZFE.**

L'élasticité des véhicules électriques à la fiscalité incitative étant extrêmement forte, l'État doit **maintenir à un haut niveau les aides à l'achat de véhicules électriques.** Un revirement ou une baisse de l'effort en ce sens aurait des conséquences désastreuses sur une filière en pleine recomposition.

Si des aides sont proposées pour le renouvellement du parc de véhicules, celles-ci s'avèrent parfois insuffisantes, non seulement pour certaines catégories de ménages qui n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule neuf, mais aussi pour de nombreux professionnels qui n'auront pas pu amortir l'achat de leurs anciens véhicules. Sans compter que la plupart des véhicules utilisés par les flottes professionnelles sont des véhicules de motorisation diesel (type VUL), pour lesquels il n'existe pas d'offre alternative ou à des tarifs prohibitifs pour les entreprises, et ce, malgré les aides.

Mobilians salue la proposition du Gouvernement de la mise en place d'un « **leasing social** », qui **puisse favoriser l'accès à une offre de véhicules vertueux avec un loyer préférentiel de 100 Euros**. Toutefois, pour que le dispositif de soutien puisse être viable, les efforts doivent être consentis de la part des différents acteurs, que ce soit de la part de l'Etat, des établissements financiers, des constructeurs et des distributeurs automobiles. La mise en place d'un leasing social doit respecter plusieurs principes fondamentaux afin d'être réaliste :

- Le dispositif devra privilégier un mix énergétique ouvert aux véhicules Crit'Air 1 et aux VO récents afin de refléter le marché actuel des véhicules au sein duquel le véhicule électrique d'occasion est quasiment inexistant.
- L'aide financière doit pouvoir être finançable compte-tenu du public ciblé. Les publics éligibles doivent pouvoir, eux-aussi, en supporter le reste à charge et, afin de s'adresser au plus grand nombre, elle ne devrait pas favoriser des critères d'implantation des ménages dans les ZFE ou des gros rouleurs. Le dispositif quant à lui ne devra pas se substituer au bonus ou à la PAC mais permettre leur renforcement.
- Les professionnels de l'automobile doivent être les porteurs de ce dispositif afin d'assurer la qualité des véhicules éligibles et limiter les risques administratifs et financiers. Le rôle des concessionnaires dans le financement des aides à l'acquisition a d'ailleurs permis d'atteindre l'objectif des 200 000 PAC en l'espace de deux mois, à l'issue du premier confinement, en organisant une traçabilité et un suivi avec l'appui de Mobilians.

Face à la hausse des prix du carburant, il convient d'inciter les employeurs à soutenir le pouvoir d'achat des salariés tout en préservant les incitations aux déplacements multimodaux et aux mobilités douces. La mise en place du Forfait Mobilités Durables par la Loi d'Orientation des Mobilités permet à l'employeur de prendre en charge tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant en vélo.

Nous saluons ainsi la mesure prise dans le cadre de la loi de finances rectificative votée en août 2022 qui rend possible la prise en charge facultative par leur employeur de tout ou partie des frais de transports personnels entre le domicile et le lieu de travail (frais de carburant, frais engagés pour l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène) jusqu'à 800 € par an (au lieu de 600 € par an). Cette dernière devrait accélérer l'accès à des modes de transports durables tout en tenant compte de l'offre de mobilité disponible pour les salariés.

4- Encourager la multimodalité et favoriser le développement de solutions de mobilité alternatives

L'automobile représente encore une part majeure dans les déplacements des Français. Or, les ZFE sont souvent perçues comme des aménagements conçus contre ce mode de transport. Ainsi, afin de les rendre plus acceptables, les pouvoirs publics doivent d'une part promouvoir l'usage de véhicules moins polluants et l'organisation de l'intermodalité en ville d'autre part (parkings-relais, maillage des bornes de recharge, voies d'accès, etc.).

La France dispose de **l'un des écosystèmes les plus riches concernant les nouvelles mobilités**. Trottinettes, vélos, scooters partagés, covoiturage, autopartage : autant de modes de

transports permettant de résoudre à la fois la problématique de la pollution liée aux transports terrestres et celle de la place de la voiture en ville. Afin d'assurer la transition écologique souhaitée et le respect des normes en vigueur dans les futures ZFE, ces nouvelles solutions de mobilité doivent être encouragées.

Par exemple, la pratique du **covoiturage, plébiscitée par les groupes de travail mis en place dans le cadre du plan sobriété énergétique**, doit être plus fortement soutenue pour atteindre les objectifs du Gouvernement en la matière. Ce soutien pourrait se concrétiser notamment à travers des campagnes publicitaires sur le réseau autoroutier national et sur les principales voies utilisées autour des métropoles pour les trajets domicile-travail.

La location courte durée s'inscrit en effet dans une démarche responsable de transition écologique. **Elle contribue à une réduction du nombre de véhicules en circulation et une réduction de tonnes de CO2, en limitant le recours à véhicule détenu individuellement. Chaque voiture louée et partagée remplace l'équivalent de 8 voitures,** réduisant grandement le nombre de véhicules dans l'espace public. Par ailleurs, le parc de la LCD se distingue par un taux d'électrification significativement supérieur à celui du parc roulant actuel (près de 27% de véhicules électrifiés au sein de leurs flottes, soit une proportion de véhicules électriques et hybrides bien plus importante que dans le parc automobile global (2,1% en janvier 2022 source AVERE) et son rôle de prescripteur d'usages vertueux auprès de ses clients.

Les collectivités locales ont un rôle à jouer dans le déploiement de ces nouvelles solutions de mobilité qui facilitent l'accélération de la mise en œuvre des ZFE. Les outils qui ont été mis à leur disposition par la Loi d'Orientation des Mobilités pourront encourager ces nouveaux usages.

Par exemple, **les voies dédiées menant aux ZFE** peuvent être utilisées pour permettre la circulation des véhicules pris en autopartage, covoiturage, ou dans le cadre d'une location de courte durée.

Les collectivités doivent également investir dans le développement de **hubs multimodaux à l'entrée des ZFE** avec des places de stationnement - les parcs de stationnement situés à l'intérieur et en périphérie du périmètre d'une ZFE-m jouent un rôle prépondérant dans leur mise en place au service des politiques publiques de mobilité - un accès aux transports en commun ainsi que des aires réservées aux engins en free floating (trottinettes, vélos, scooters) afin de pouvoir déposer sa voiture en entrée de ville et poursuivre son trajet avec un mode de transport décarboné. L'accès à ces hubs multimodaux pourra d'ailleurs être facilité par des voies dédiées au covoiturage.

Au-delà de l'infrastructure physique, une intégration tarifaire de l'ensemble des modes de transports vertueux doit être réalisée. Avec un seul ticket ou abonnement, il sera alors possible de payer son trajet en covoiturage jusqu'à l'entrée de la ZFE, son stationnement au hub multimodal, puis son trajet en transport en commun ou free floating, permettant de finir son parcours au sein de la ZFE.

Dans ce contexte de création des ZFE, les nouvelles mobilités constituent une partie de la solution. Or, le déploiement de ces nouvelles mobilités ne pourra intervenir sans l'aide des AOM. Les Autorités Organisatrices de Mobilités doivent être accompagnées afin de permettre aux usagers de

se tourner vers un plus large choix de modes. Accompagner ces AOM vers la multimodalité passe par des financements. Dès lors, Mobilians propose de transformer la dette des AOM en subventions en cas d'investissement dans les nouvelles mobilités : que chaque euro investi dans les nouvelles mobilités par les AOM soit déductible à 50% de leur dette Covid. Avec ce mécanisme, pas moins d'un milliard d'euros pourrait être investi pour développer les alternatives aux véhicules individuels dans les ZFE à horizon 2024.

5- Des exemptions nécessaires à la particularité de certains véhicules

Certains véhicules ont une utilité sociale différente, qu'il s'agisse de véhicules à usage spécial (ex. ambulances, corbillards, etc.) ou de véhicules de collection. La réglementation des ZFE-m doit en tenir compte pour ne pas faire indûment peser sur ces véhicules une réglementation relative au transport.

En particulier, les véhicules de collection représentent moins de 1% du parc automobile roulant et circulent moins de 1000 km par an. Leur circulation est interdite pour un usage courant. Interdire la circulation des véhicules historiques n'aurait pas d'impact significatif sur l'amélioration de la qualité de l'air et mettrait à mal un patrimoine culturel vivant, une filière économique représentant 20.000 emplois et 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

Si des dérogations nationales sont fixées, les collectivités sont elles aussi libres de prévoir des dérogations à l'application des règles de la ZFE en faveur de certains véhicules ou professionnels.

A titre d'exemple, le projet d'arrêté de la Métropole du Grand Paris prévoit des exemptions pour les catégories de véhicules suivants :

- Les véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection »
- Les véhicules de plus de 30 ans utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique
- Les véhicules spécialisés non affectés au transport de marchandises tel que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 susvisé, portant la mention VASP

Mobilians, qui représente les professionnels de la filière du véhicule historique, est satisfait que les véhicules de collection fassent l'objet d'une dérogation des restrictions de circulation envisagées. Toutefois, **les régimes d'exemption mis en place par les métropoles visent d'une part des véhicules différents et d'autre part ont leur propre calendrier dérogatoire.**

Cette situation introduit de fortes disparités de réglementation d'un territoire à l'autre. **Il relève donc du législateur de définir des dérogations sur le plan national, pour certaines catégories de véhicules et en particulier pour les véhicules de collection, afin d'éviter une disparité injustifiée d'approches sur l'ensemble du territoire.**

Plusieurs conditions préalables à cette dérogation pourraient être envisagées :

- Les véhicules de collection de motorisation diesel seraient totalement exclues des ZFE ;
- **Reculer progressivement l'âge d'accès au statut de véhicule de collection pour le porter à 40 ans.**
- **Adapter le contrôle technique des véhicules de collection** : les véhicules immatriculés en collection et antérieur à 1960 sont totalement exonérés de contrôle technique, tandis que ceux postérieur à 1960 sont soumis à un contrôle technique tous les 5 ans. Il convient de

renforcer le contrôle technique de ces véhicules pour rester cohérent avec les objectifs du Gouvernement sur le contrôle des émissions polluantes du parc automobile.

6- Accélérer le maillage en bornes de recharge en incitant à l'installation dans les services de l'automobile et en s'appuyant sur les professionnels de la mobilité

La mise en place d'une ZFE-m doit permettre d'accélérer la transition du parc automobile en incitant les usagers à acheter des véhicules électriques. Toutefois, l'accélération vers la mobilité électrique ne pourra se faire sans un déploiement massif des bornes de recharge électrique.

Les entreprises de services, qu'elles soient stations-services, mais également concessions automobiles, loueurs, parcs de stationnement, ... représentent un potentiel de déploiement de 50 000 bornes de recharge sur l'ensemble du territoire. Nous avons constaté, par le passé, les atouts d'une coopération renforcée de l'Etat avec notre écosystème des services : **nous avons ainsi initié, il y a quelques mois, dans le cadre du programme Advenir +, et en coopération avec l'AVERE, un plan d'accélération de l'installation de bornes de recharge dans les entreprises de services de l'automobile.**

Face aux nouvelles trajectoires fixées par la Commission européenne (fin de vente des véhicules thermiques et hybrides d'ici à 2035), il convient désormais de poursuivre ces efforts et d'accélérer le déploiement des bornes de recharge sur l'ensemble du territoire.

Afin de répondre aux objectifs fixés et lever ainsi les freins au développement de l'électromobilité, la puissance publique doit avoir une action résolue, notamment en termes de coût et de disponibilité des infrastructures de recharge sur l'ensemble du territoire. A cet égard, les contraintes rencontrées par les secteurs d'activité concernés requièrent un traitement différencié.

Pour les parcs de stationnement et les loueurs de véhicules, les normes de sécurité et les contraintes administratives dans les parkings souterrains constituent un des freins majeurs à l'installation des bornes.

S'agissant des stations-service, l'enjeu se situe sur la transformation d'un modèle – les stations-services traditionnelles devant évoluer vers des stations multi-énergies. Les bornes de recharge électrique haute puissance sont un élément clé dans la réussite de cette transformation et pour permettre une réelle efficacité au plus près des besoins et des usages. L'installation des bornes haute puissance représente des investissements massifs pour ces acteurs qui sont principalement des TPE et qui n'ont aucune capacité financière pour engager de tels investissements.

Les loueurs de véhicules, qui sont soumis à des obligations ambitieuses de renouvellement de leur flotte depuis la Loi d'Orientation des Mobilités, doivent pouvoir bénéficier du programme Advenir pour installer des bornes dans leurs agences. Il s'agit d'un enjeu essentiel dans la mesure où les loueurs sont des prescripteurs auprès des automobilistes en matière de sensibilisation à l'usage de la mobilité électrique.

Il est donc essentiel de prévoir un soutien spécifique à l'installation de bornes pour les services de l'automobile, qui soit financier et réglementaire, sans lequel les chiffres nationaux d'installation de bornes cacheront de fortes disparités entre les lieux et les usages, au profit des zones faciles à équiper (grandes surfaces, aires d'autoroutes, etc.).

Récapitulatif des propositions

- 1. Consolider le dispositif d'information sur la mise en œuvre des ZFE-m pour assurer leur lisibilité et permettre leur acceptabilité sociale**
- 2. Accompagner les professionnels de l'automobile implantés dans le périmètre des ZFE afin de les aider dans la transition de leur activité et leur pérennisation**
- 3. Accélérer le déploiement et lancer de nouvelles aides à l'acquisition de véhicules propres et à l'évolution des infrastructures d'accueil de ces véhicules**
- 4. Encourager la multimodalité et favoriser le développement de solutions de mobilité alternatives**
- 5. Assurer une homogénéité des dérogations accordées afin de prendre en compte la spécificité de certains véhicules et éviter des disparités territoriales injustifiées**
- 6. Continuer à investir massivement dans le déploiement des bornes de recharge en s'appuyant sur les professionnels de l'automobile**