

Madame Martine VASSAL
Présidente Aix Marseille Métropole

Le Président

Consultation Publique ZFE-m
Le Pharo
58, boulevard Charles Livon
13007 Marseille

Marseille, le 25 février 2022

Madame la Présidente,

Du 17 janvier au 1er mars 2022, la Métropole organise une consultation publique sur la création d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans le centre de Marseille. Cette mesure, mise en place progressivement, permettra de réduire la pollution chronique liée au trafic routier et ainsi de mieux protéger les habitants qui y sont exposés.

L'UPE 13 a souhaité déposer une contribution à cette enquête publique pour apporter le regard de ses adhérents regroupés sur le territoire des Bouches-du-Rhône.

L'Union pour les Entreprises des Bouches-du-Rhône est l'organisation interprofessionnelle qui rassemble toutes les entreprises de tous les secteurs d'activités, quelles que soient leur taille, leur structure, leur métier.

Toutes les composantes de l'économie du département sont présentes à l'Upe 13 à travers les grandes fédérations professionnelles (FBTP, UIMM, UMF, ARIA, France Chimie) mais aussi 110 syndicats et groupements professionnels tels que l'UMIH, l'immobilier, le commerce, les assurances, les banques, le transport ... les pôles d'activités et les associations d'entreprise.

L'UPE 13 fédère plus de 13 000 entreprises et près de 250 000 salariés du secteur privé. L'UPE 13 travaille étroitement avec les Zones d'Activités Economiques (ZAE) du territoire et porte les intérêts et la parole des entreprises sur les grands sujets qui concernent le développement de leur activité au rang desquels la mobilité.

La pollution atmosphérique est la 2^{ème} cause de mortalité en France (avant l'alcool et après le tabac). Elle est responsable chaque année de 67 000 décès prématurés*. Le coût des conséquences de cette pollution est estimé entre 70 et 100 milliards d'euros, selon un rapport du Sénat de 2015**.

L'Upe 13 ne peut que souscrire aux objectifs poursuivis par la ZFE-m à savoir la diminution sensible du Dioxyde d'azote et des particules fines plus que de diminuer les flux.

LES QUESTIONS POSEES PAR LA ZFE-M

Cependant, si l'objectif est louable, le projet de ZFE-m porte dans sa démonstration **le manque flagrant d'infrastructures de transports publics** pertinentes. L'usage excessif de la voiture et avec elle la pollution qu'elle entraîne, ne peut être traité par la seule ZFE-m. L'impact d'une politique de

- * Enquête Université [Harvard 2019](#)
- ** Rapport du [Sénat 2015](#) 8 juillet 2015

transports en commun efficace sera beaucoup plus important que la seule ZFE-m. Quand une voiture rejette 50 g de CO² par km et par passager, le tramway lui n'en émet que 2,2g.

Nous notons que les 15 projets mobilités inscrits dans le **PDU métropolitain** et pilotés par le GIP Aix Marseille Provence mobilité auquel l'Upe 13 est associée, ou encore **le projet de la LNPCA** qui vise un report modal de 33 % de la voiture vers le rail, **contribueront efficacement aux résultats poursuivis par la ZFE-m.**

Un autre point doit être relevé à l'occasion de cette consultation publique concerne la **gestion du fret et de l'approvisionnement des biens et des personnes.**

Nous avons le **1^{er} port français** en pleine restructuration, la singularité d'une zone industrielle et portuaire de **1^{er} rang**, la **2^e ville de France** avec près de **900 000 habitants**. Il est impératif si l'on cherche à diminuer la pollution due aux transports, de se doter d'une stratégie concernant la gestion fret et surtout la logistique urbaine.

Concernant cette dernière problématique, les flux en liaison avec la distribution et le commerce représentent un quart des tonnages (Total 32 millions de T dont 50% affectés au BTP) qui génèrent de nombreux véhicules, près de 30 000, permettant le fonctionnement des grands centres urbains. Enfin, le quart restant est aussi lié aux activités urbaines, telles que celles des administrations, des hôpitaux et de la gestion des déchets. Sur ces 32 millions de tonnes, 10.5 millions sont directement liées aux livraisons en « ville dense ». Le fret urbain et interurbain représentait en 2015 de l'ordre de 170 000 mouvements/jour et 2,8 millions de km générés par les véhicules utilitaires légers et les poids lourds.

L'instauration d'une ZFE-m rend donc encore plus **nécessaire le projet d'extension du MIN des Arnaux** avec la création d'une plateforme logistique qu'il serait bon de connecter au fret ferroviaire ce qui n'est pas, à notre connaissance, le cas actuellement.

S'AGISSANT DU PERIMETRE

Nous notons que **le périmètre 3 a été retenu**. Nous tenons à alerter la commission sur la nécessaire **stabilité de ce choix**. En effet, une évolution à court ou moyen terme de ce périmètre serait de nature à déstabiliser les entreprises et avec elles les emplois attachés.

Nous notons également que la partie Est du GPM (400 hectares), situés à Marseille et véritable port de proximité pour les marchandises et les passagers, n'est pas intégré dans le périmètre 3. Il doit en être ainsi dans l'avenir impérativement. En l'absence d'une desserte de fret suffisante, l'intégration de tout ou partie des bassins Est du GPM dans la ZFE-m aurait un impact économique négatif. A ce titre, nous alertons tous les élus qui seraient tentés d'influer dans ce sens. A titre d'exemple, l'enceinte portuaire a été exclue de la ZFE-m de Toulon. Les solutions concernant les croisières (électrification des quais) sont en cours et auront de vrais résultats très prochainement.

- * Enquête Université [Harvard 2019](#)
- ** Rapport du [Sénat 2015](#) 8 juillet 2015

S'AGISSANT DU CALENDRIER

Nous notons que le **scénario « Soutenu »** a été retenu, signifiant en cela l'urgence de l'action. Il tient compte également du parc automobile actuel avec 40% de véhicules classés Crit'Air 5 à 3, soit près de 120 000 véhicules dont 10% de VUL (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des entreprises.

Nous avons observé également que plusieurs cas de dérogations étaient prévus pour les véhicules d'entreprise et notamment les entreprises ayant fait appel au PGE. Si ce dispositif dérogatoire est pertinent compte tenu de la situation économique, le « scénario 3 soutenu » retient cependant l'hypothèse, *« concernant les poids lourds et les véhicules utilitaires légers, que le parc serait renouvelé intégralement »* d'ici à 2025. Cette hypothèse nous semble très ambitieuse compte tenu de la situation économique des entreprises de notre territoire (2 ans de crise sanitaire) et les coûts que représentent de tels investissements pour une TPE PME dans une situation économique fragilisée et devenue réellement instable à la suite de l'invasion de l'Ukraine par la Russie.

Nous demandons donc le maintien de ce dispositif dérogatoire au-delà de 2025 si le besoin en était exprimé par les acteurs économiques du territoire. L'Upe 13, présent au sein du GIP Aix Marseille – Mobilités, se propose pour être un relais efficace sur ce point.

Cependant, concernant le régime des exemptions, nous vous alertons sur la spécificité de traitement pour les véhicules de transport publics qui leur octroie un délai supplémentaire pour leur mise en conformité (de 3 à 5 ans selon la classe 5 à 1). Cette différence de traitement est à nos yeux et compte tenu du montant de la contribution des entreprises aux transports (350 Md'€ de versement mobilité/an) tout simplement inadmissible. Si il y a urgence, comme le scénario 3 « soutenu » le laisse entendre, elle s'applique à tous y compris les véhicules de transport public.

POINTS DE VIGILANCE

Nous alertons également la commission sur deux points de sensibilisation

La question de l'acceptabilité de la ZFE par la population des entreprises. Nous préconisons pour cela une communication claire et forte vers les entreprises et à travers elles leurs collaborateurs sur les différentes aides existantes pour procéder au renouvellement de leurs véhicules respectifs. Un flyer à distribuer en entreprise ou la mise en place d'un guichet unique pour tous peuvent constituer des réponses utiles.

Il est également urgent d'équiper toutes les Zones d'activité économiques ou commerciales situées dans et en proximité de la ZFE-m **de bornes électriques et stations de GPL** (PL et VUL d'entreprise). De ce point de vue, il y a un manque criant d'infrastructures.

- * Enquête Université [Harvard 2019](#)
- ** Rapport du [Sénat 2015](#) 8 juillet 2015

POUR CONCLURE

Nous ne pouvons que regretter le décalage de phase et remarquer que la coercition (ZFE-m) précède les politiques publiques (PDU complet en 2030 ou LNPCA opérationnelle en 2035). Nous resterons vigilants sur l'impact sur nos TPE PME et ne nous ne manquerons pas d'en alerter les autorités métropolitaines.

Enfin, **nous ne pouvons que souscrire aux objectifs liés à l'instauration d'une ZFE-m sur l'agglomération marseillaise**. Cependant, l'extension fort probable de la ZFE à Aix-en-Provence (143 000 habitants actuellement et en attente des résultats du recensement en octobre 2022) ne réglera pas à elle seule la question de la pollution autoroutière.

Sans engagement fort de nos élus pour accompagner nos TPE PME, les coûts qu'elles devront supporter grèvera leur croissance. La qualité de l'air ne peut pas être de la seule responsabilité des entreprises.

Je vous prie de recevoir, Madame la Présidente, mes respectueuses salutations.



Philippe KORCIA

- * Enquête Université [Harvard 2019](#)
- ** Rapport du [Sénat 2015](#) 8 juillet 2015