



**MINISTÈRES
AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Paris, le 5 février 2025

Formation permanente Transports
COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PLÉNIÈRE DU 16 OCTOBRE 2024

Présidence :

Mme Médard (Présidente de la section mobilités et transports - IGEDD)

Secrétariat – Représentants du SDES :

Mme Sédillot (cheffe du SDES)

M. Lequien (sous-directeur Transports)

Mme Jaluzot (rapporteur)

M. Huyghues Despointes (secrétaire)

Mme Bayardin

M. Bayona

Mme Simon

M. Charriat

M. Carboni

M. Defrance

M. Rageau

Mme Dejvongsa Laquarroy

M. Roumier

M. Bauer

Mme Devineau

M. Colussi

M. Amoros

M. Sauques

M. Pentinat

M. Limousin

M. Collet

M. Didou

M. Rizk

M. Germe

Membres permanents :

M. Tainturier (DGITM)
Mme Gedeon (DGITM)
M. Caubel (DGITM)
M. Grau (DGITM)
M. Zili (DGITM)
Mme Arnault (DGITM)
M. Hurlet (SEVS)
Mme Martin (SEVS)
M. Motamedi (SEVS)
M. Rouchaud (SEVS)
Mme Pinton (SEVS)
Mme Neirac (SEVS)
M. Ryo Le Roux (SEVS)
M. Koffi (SEVS)
M. Sauvant (IGEDD)
M. Ramonet (Insee)
M. Cohadon (Insee)
Mme Salathé (ONISR)
Mme Malagutti (ONISR)
Mme Judith (ART)
Mme Lai (ART)
M. Martin (ART)

M. Vialette (ART)
M. Ni (France Stratégie)
M. Dubois (ANCT)
M. André (Citepa)
M. Taillant (Ademe)
M. Dockes (Afit France)
M. Ung (RATP)
M. Gendreau (IDFM)
M. Sachot (La Poste)
M. Boutin (ASFA)
M. Giret (CNR)
Mme Guillon (CCFA)
Mme Flament (FNTV)
M. Richner (FNAUT)
M. Lanz (FNTR)
M. Azuar (Union routière)
M. Marques (Union TLF)
M. Quemener (FO)
M. Vivier (FO)
M. Laterrasse (UGE)
M. Savy (UGE)
M. Bigo (Chaire Énergie et Prospérité)

INTRODUCTION

Mme Alice-Anne Médard, présidente de la Formation Transports, ouvre la séance et salue les participants dans la salle et à distance. Elle indique son intention de s'en tenir au format prévu d'une durée de deux heures et annonce que la réunion s'articulera autour de quatre présentations :

- **Principaux résultats du Bilan annuel des transports en 2023**,
par Laurence Jaluzot (CGDD/SDES/BSSM),
- **Conjoncture des transports au 1^{er} semestre 2024**,
par François Rageau (CGDD/SDES/BSSM),
- **Présentation du Compte satellite en 2023**,
par Hervé Huyghues-Despointes (CGDD/SDES/BSSM),
- **Le parc automobile crit'air 3 et plus par niveau de vie dans les territoires ZFE**,
par Roger Collet (CGDD/SDES/BSRVL).

Exposé de Mme Jaluzot : Principaux résultats du Bilan annuel des transports en 2023

Discussion

M. Savy (UGE) précise (*via le chat*), à propos des comparaisons de longueurs de réseau ferroviaire, que le réseau de LGV de l'Espagne est plus long que le réseau français, mais que sa fréquentation est moindre.

Il considère (*au cours des échanges ultérieurs*) qu'il serait utile de rappeler qu'environ 40 % des tonnes km sur le réseau routier national sont transportées par des véhicules immatriculés à l'étranger et que, de ce fait, l'administration a moins de moyens de demander des informations précises à ces entreprises ; on a donc 60 % de connus avec précision et 40 % avec beaucoup moins de précision.

Il lui paraît important à ce propos d'être tenu informé quant à l'avancée des travaux que le SDES a engagés pour faire une analyse du TRM européen. Cela permettra de nourrir une meilleure connaissance de ces 40 % de véhicules étrangers dont on a un ordre de grandeur global et peu de connaissances fines comparables à celles dont on dispose pour le pavillon français.

- **M. Pentinat (CGDD/SDES/BSRL)** répond que les données des enquêtes réalisées par les autres États membres sont exploitées dans l'offre de diffusion sur le TRM ; le site du SDES offre donc à la fois des tableaux de résultats du pavillon français, mais également des résultats relatifs à l'ensemble des pavillons européens qui roulent sur le territoire national, ce qui apporte un éclairage sur les pavillons qui font du cabotage sur le territoire. Cela offre une vision des flux par origine/destination tous pavillons au-delà du seul pavillon français. Cela permet d'avoir des niveaux sur les entrées/sorties beaucoup plus conséquents en termes de tonnes kilomètres que si on observait uniquement le pavillon français. L'offre de diffusion mise en place il y a maintenant un à deux ans est en train de s'enrichir.

M. Savy insiste sur la nécessité de le faire savoir car c'est une avancée précieuse.

M. Tainturier (DGITM) considère toujours comme très utile ce panorama très attendu. Il émet quelques remarques, peut-être des demandes aussi, par rapport à des sujets déjà abordés l'an dernier. Il pense qu'on a un sujet, qui n'a pas été développé ici, sur l'énergie. Si on veut en fait avoir une vision globale des enjeux énergétiques dans le domaine des transports marchandises, il manque la décomposition de l'énergie ferroviaire qui est représentée ici de façon globale, voyageurs et fret. Il lui paraît possible de l'obtenir à condition d'en préciser la méthode : il trouve important de pouvoir aboutir à des éléments de bilan énergétique sur l'activité transport de marchandises.

Dans les éléments complémentaires à ce qui a été présenté sur le transport marchandises, il y a deux volets qu'il lui semble important d'enrichir, mais pas forcément cette fois-ci dans la mesure où il y a des éléments dans le document.

Il y a un sujet sur le trafic aérien avec une forte croissance ces derniers mois des cargos avec la Chine. Ça ne se verra pas forcément dans le volume global des trafics, mais c'est quelque chose qu'il faut pouvoir documenter et surveiller. Il pense qu'on a également besoin d'améliorer la qualité des productions sur le maritime.

Et puis un autre sujet, la cyclo-cargo logistique, peut prendre à terme une part importante. Une démarche est en cours auprès de la Fédération de cyclologistique pour voir comment consolider les informations afin d'obtenir un panorama plus complet de ce qui se passe dans le domaine de la logistique.

Sur les points de méthode, le fait qu'on puisse intégrer les véhicules utilitaires légers est une bonne chose ; simplement, il faut bien expliciter sur quel critère, sur quelle base, est opérée cette répartition. Il serait peut-être souhaitable dans les tableaux ou les graphiques de distinguer plus clairement ce qui relève des transports marchandises par véhicules lourds de ce qui est effectué par véhicules utilitaires légers, ce qui permettra de faciliter la comparaison avec les chroniques précédentes.

L'autre élément qu'il souhaite évoquer -toujours pour une question de forme - se rapporte au mélange dans les supports entre transports de voyageurs et de fret. Compte-tenu de cette présentation, un document de synthèse dédié au fret avait été envisagé l'an dernier. Sans s'avancer sur l'appréciation de la meilleure formule, il attire l'attention sur la nécessité d'être cohérent par rapport à ce que produit de son côté la DGITM : elle met en place d'ici fin novembre un portail d'open data, logistique.data.gouv.fr. Pour ceux qui cherchent des informations, le SDES en est une source principale mais il y a aussi d'autres sources auxquelles l'accès s'en trouvera facilité. Des travaux de synthèse sont également produits dans le cadre des tableaux de bord nationaux, il importe d'avoir en vue une bonne complémentarité de l'ensemble de ces productions. M. Tainturier signale à ce propos le prochain séminaire sur la logistique début janvier, auquel participera le SDES.

Il souhaitait mentionner ces quelques éléments pour que l'on s'inscrive dans cette dynamique d'amélioration continue. Cette démarche inclut également l'appréhension, en lien avec les travaux du SGPE sur la décarbonation, de critères qui permettent de mieux suivre et d'expliquer ce qui fonctionne sur la décarbonation. On a vu par exemple que l'export moyen des poids

lourds constitue un levier sur lequel il est possible de jouer ; l'étude sur la demande a également révélé la disponibilité d'informations par secteur d'activité, ce qui permet d'avoir une approche plus fine et de discuter avec les différentes fédérations.

- **Mme Jaluzot** rappelle, en ce qui concerne la synthèse sur le transport de marchandises, que l'objectif est de publier un 4-pages en début d'année 2025. Elle considère également comme souhaitable une meilleure coordination.

M. Tainturier indique qu'un document très synthétique avec des livrables plus compacts vient juste d'être produit par l'université Gustave Eiffel. Il faut donc trouver le format adéquat pour qu'il soit lisible pour toutes les cibles.

- **Mme Sédillot (CGDD/SDES)** demande si cette production de l'université Gustave Eiffel ne relève pas plus d'un tableau de bord.

M. Tainturier indique que le format retenu est à peu près similaire à ce qui a été publié lors du dernier séminaire organisé fin 2023, avec une synthèse sur l'ensemble et des cahiers spécifiques, soit territoriaux, soit par filières ; l'accent est mis sur une approche, inspirée de l'étude de la demande, sur ce qu'on transporte au-delà de ce qui circule. Un des cahiers se rapporte à l'immobilier logistique, ce qui permettra de faire le lien avec les travaux du SDES sur la publication de l'atlas actualisé qui sont très attendus. Il importe de se coordonner sur ces productions-là, en particulier lorsque l'on souhaite des formats différents. Il cite aussi d'autres acteurs qui publient des éléments, comme TLF. Il s'agit donc de faciliter la compréhension et l'accès aux informations.

Mme Salathé (ONISR) souhaite compléter l'exposé sur le bilan des transports en 2023 : en premier lieu, elle indique que le nombre de tués par milliards de véhicules-km remonte à 5,2 en 2023 après être descendu à 5 en 2022, du fait d'une baisse du trafic plus importante que la baisse du nombre de morts. En deuxième lieu, à propos du transports routiers de marchandises, le nombre de morts sur les véhicules utilitaires légers (VUL) augmente fortement et le nombre de piétons tués par des VUL en ville augmente de 28 en 2023. C'est un phénomène inhabituel qui demande de porter une attention particulière à l'impact de ce transport de marchandises, y compris en ville, sur les usagers vulnérables.

Par ailleurs, la délégation à la sécurité routière œuvre avec le ministère du travail à une sensibilisation au risque routier professionnel pour le transport de marchandises. En écho à ce qui a été dit sur les publications, il importe de ne pas oublier la sécurité non seulement des conducteurs mais aussi de leurs passagers - souvent, des passagers ne portent pas la ceinture et ne sont pas protégés en cas d'accident - et de tous ceux qui sont pris dans l'accident avec un VUL ou un poids lourd. L'ordre de grandeur est de quatre morts en dehors du VUL pour un mort à l'intérieur du VUL, de sept morts à l'extérieur du poids lourd pour un mort à l'intérieur du poids lourd. L'impact au conducteur ne se mesure pas seulement au dommage corporel ; lorsqu'ils ont tué quelqu'un, ils sont très perturbés et ont du mal à revenir travailler. C'est donc aussi un point important de coordination.

M Sauvart (IGEDD) remercie pour ce bilan très intéressant. À propos de la baisse de 3,4 % des gaz à effet de serre émis par les transports, il suggère de retracer au moins au premier ordre les impacts des différentes variables : la baisse des circulations de voitures, le report modal, l'électrification du parc... Il suppose que l'analyse pourrait être menée en voyageurs et en marchandises séparément et qu'elle apporterait une plus-value intéressante pour comprendre ce qui se

passé. Il suppose qu'il y aurait à peu près 1,6 % en moins dans le transport de voyageurs du fait de la baisse de la circulation en véhicule privé, une baisse de 1 % due au report modal, au moins dans le transport de voyageurs, et une diminution de 1 % liée à la diffusion de l'électricité dans le parc ; les effets en transport de marchandises seraient à identifier. Il émet le souhait de tenter cette analyse intéressante si possible dans le document long à paraître.

- **Mme Jaluzot** note cette suggestion et propose de consulter les contributeurs sur ce sujet pour établir ce qu'il est possible d'envisager dans ces délais très courts ou pour l'année prochaine.
- **Mme Sédillot** : On peut peut-être souligner que, sur le sujet connexe de la consommation d'énergie, le SDES a très récemment publié une étude sur les évolutions de la consommation d'énergie dans les transports depuis 1990, qui présente effectivement différentes décompositions. Il s'agirait ici du même type d'analyse mais centrée cette fois sur les GES.

M. Richner (Fnaut) remercie pour la publication de ces statistiques très intéressantes. Sa remarque porte sur la sécurité routière. La Fnaut s'interroge sur le lien entre l'augmentation des accidents signalée et le relâchement qu'on a pu constater, à tout le moins est-il évoqué dans les journaux, quant au respect des vitesses limites. Il ajoute que, dans un certain nombre de départements, on est repassé de 80 km/h à 90 km/h sur les routes départementales. Il demande si l'ouvrage sur les données de sécurité routière présente un lien entre les vitesses limites et l'augmentation du nombre des accidents.

Mme Salathé fait part d'un suivi sur le relèvement des limitations de vitesses sur le réseau départemental effectué sur les années 2020, 2021 et 2022. Quand on baisse les vitesses, les accidents graves diminuent, quand on les remonte, ils augmentent. Par contre, les données de 2022 demandent déjà un suivi plus fin, parce qu'il y a depuis la pandémie des politiques très locales de développement ou pas de modes doux, au niveau départemental en particulier. Il s'ensuit que des territoires qui semblent être dynamiques au plan du développement des modes doux présentent une augmentation des morts en mode doux ; en effet, s'il y a plus de monde, c'est un peu mathématique, et lorsque les pistes ne sont pas bien protégées, il y a des conséquences. Par ailleurs, il y a d'autres départements qui n'ont pas du tout développé les modes doux et s'ils sont, par exemple, très montagneux, là le lien quasi automatique entre l'augmentation de la vitesse limite et l'augmentation des accidents graves opère. L'orientation des politiques locales constitue donc un écueil : on a l'impression qu'on avait une France qui évoluait un peu globalement dans le même sens depuis 20 ans ; par contre, depuis 5 ans, c'est très diversifié. L'évaluation manque d'outils pour un suivi fin des mobilités pour chaque département afin de pouvoir les mettre en relation avec l'évolution des accidents.

M. Boutin (ASFA) s'interroge sur la nature des marchandises transportées en fret ferroviaire dans les différents pays européens : l'Allemagne et la Pologne présentent une part de fret ferroviaire très importante mais il faudrait connaître le contenu de ce fret. Si c'est pour transporter du charbon notamment, ce peut-être une information utile parce qu'on n'aura pas l'équivalent en France.

Il souhaiterait savoir s'il est possible de récupérer des précisions sur la nature des marchandises transportées. Est-ce que sont des pondéreux ? Est-ce que c'est du charbon ? ou est-ce que ce

sont d'autres types de biens ? Cela permettrait peut-être d'avoir une comparaison plus pertinente entre les pays pour savoir où on se situe réellement.

- **Mme Jaluzot** indique que le détail de marchandises transporté pour tout mode de fret est présenté pour la France dans le Bilan et pense effectivement que ce type d'information doit être également disponible dans les publications d'Eurostat. Cet exercice de comparaison internationale pourrait constituer une piste d'amélioration.

M. Bigo (Chaire Énergie et Prospérité) émet une observation sur le transport intérieur de voyageurs : y aurait-il une possibilité d'ajouter des évaluations sur l'évolution des modes actifs, pour appréhender également les kilométrages qu'il peut y avoir avec la marche ou encore le vélo. M. Bigo se déclare surpris de remarquer que la marche qui, en nombre de déplacements et en temps de transports, est tout de même le deuxième mode de transport en France, n'est à peu près pas abordée dans le document. La recherche sur les mots « marche » ou « piéton » ne donne en effet que de très rares occurrences. Il considère qu'il serait intéressant de moins invisibiliser ces mobilités actives. Il y aurait également l'aspect des externalités positives de l'activité physique qui sont aussi très significatives au regard des problèmes de santé. Il y a de plus en plus de travaux là-dessus. Il y a des impacts de santé qui sont loin d'être négligeables et qui pourraient faire une apparition dans le Bilan, pas forcément cette année au vu des délais. Sur d'autres thématiques qui prennent de plus en plus d'ampleur dans les questions de transitions : au-delà des consommations énergétiques, c'est de plus en plus la consommation de ressources autres qui pourraient être mieux renseignée, par exemple les consommations de métaux vont avoir leur importance.

M. Gendreau (IDFM) (via le chat) indique, à l'appui de la remarque de M. Bigo que la marche représente 40 % des déplacements (en nombre de déplacements) dans l'Enquête globale de transport en Ile-de-France.

- **Laurence Jaluzot** explique qu'en ce qui concerne les modes actifs, marche ou vélo, la source principale est l'enquête Mobilité des personnes qui a permis de nombreuses publications. On ne dispose pas actuellement de données plus récentes pour avoir une vision complète des distances effectuées, par exemple, à pied. C'est bien pour cela qu'est lancée une nouvelle enquête Mobilité des personnes prévue pour 2026.
- Pour les externalités positives, l'activité physique constitue un point intéressant mais on ne dispose pas à l'heure actuelle de données là-dessus. La Drees a peut-être traité ce type de sujet.
- **Mme Médard** souligne cependant que ce sujet est en train de s'imposer et qu'il faut envisager à terme de collecter ce type de données.

M. Bigo indique que des études ont été menées au moins pour l'année 2019 pour évaluer les bénéfices santé de l'activité physique. Sur le vélo, il y a des évaluations chaque année par territoire des trafics, notamment à vélo, ce qui peut donner des idées pour projeter l'évolution des kilomètres parcourus ou bien des externalités positives.

M. Taillant (Ademe) indique (*via le chat*), quant au lien mobilité-santé, le projet Sanum Ademe Cerema (2022) consultable à l'adresse <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/6446-projet-sanum-phase-exploratoire.html>.

M. Bigo signale (*via le chat*), pour une évaluation santé de l'activité physique à partir de l'EMP de 2019, l'article [https://www.thelancet.com/journals/lanepa/article/PIIS2666-7762\(24\)00040-1/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanepa/article/PIIS2666-7762(24)00040-1/fulltext).

Exposé de M. Rageau : Conjoncture des transports au 1er semestre 2024

M. Bigo (Chaire Énergie et Prospérité) demande (*via le chat*) si certains éléments, comme le transport terrestre de marchandises, ne pourraient être affectés d'un effet de saisonnalité et si, de ce fait, les comparaisons ne devraient pas s'effectuer sur un même trimestre d'une année sur l'autre. De plus, il relève que l'effet de saisonnalité pourrait davantage impacter le transport de voyageurs, en particulier en lien avec les mobilités sur longue distance et les périodes de vacances.

- **M Lequien (CGDD/SDES/SDST)** répond (*via le chat*), quant au premier point, que ces indices sont corrigés des jours ouvrables (CJO), ce qui permet d'interpréter les évolutions sur des trimestres successifs sans perturbation. Il ajoute, quant au deuxième point, que ces données sont également corrigées des variations saisonnières (CVS-CJO).

Exposé de M. Huyghues Despointes : le Compte satellite des transports en 2023

Discussion

M. Sauvart revient sur la hausse de la dépense courante de 17,6 % de 2019 à 2023 et demande s'il serait possible de décomposer cette hausse, dans un complément d'informations, entre un effet prix et un effet volume. Une décomposition qui pourrait être par exemple de l'ordre de 2 à 3 % d'effet prix par an et 1 % d'effet volume par an.

- **M. Huyghues-Despointes** estime cela possible mais en demande confirmation au responsable du Compte satellite, Pierre Amoros.
- **M. Amoros (CGDD/SDES/BSSM)** considère cela comme possible dans la mesure où les évolutions annuelles sont décomposées chaque année entre une évolution en volume et une évolution en prix.
- **Mme Sédillot** propose que cette question soit étudiée et d'en envoyer les résultats qui pourront être complétés par la suite.

M. Tainturier demande s'il serait possible de disposer d'une appréciation des dépenses qui pourraient être considérées comme affectables à ce qui relève du transport de marchandises, d'une part, du transport voyageurs, d'autre part, et des dépenses « mixtes » enfin. Par « dépenses mixtes », il entend par exemple un investissement sur infrastructure ferroviaire qui supporte des trafics voyageurs ou fret. Il considère que des clés de répartition peuvent être établies par la suite dans le cadre d'une convention pour reconstituer quelque chose qui n'a pas forcément vocation à être publié et qui permettrait d'analyser les dynamiques d'évolution des dépenses spécifiques du transport de marchandises.

- **M. Amoros** explique que certains secteurs, comme les ménages et les échanges avec le reste du monde, présentent une distinction précise entre voyageurs et marchandises. En revanche, ce distinguo n'est pas a priori évident pour les trois administrations publiques. Il annonce son intention de vérifier s'il est possible de l'établir.
- **M. Huyghues Despointes** ajoute que cette distinction entre transport de marchandises et transport de voyageurs est particulièrement difficile à établir en ce qui concerne l'entretien du réseau ferroviaire.

M. Tainturier estime qu'il est possible de construire une estimation de ce partage entre transport de marchandises et transport de voyageurs, en s'adressant à SNCF Réseau où il a lui-même travaillé sur des indicateurs de production. Il s'agit simplement d'élaborer des indicateurs agrégés qui permettent de comprendre l'ensemble de l'activité. À partir des éléments bruts et avec des clés de répartition au prorata du trafic, des tonnes transportées, il devrait être possible d'établir les grandes masses pour comprendre à quoi conduisent les investissements et la dépense globale en matière de résultats, d'activités ou de décarbonation. Maintenant que la base semble stabilisée et permet de reconstruire des chroniques, il considère qu'il serait intéressant d'ouvrir ce chantier-là, tout au moins d'échanger à ce propos.

M. Sauvart comprend que le reclassement de SNCF Réseau en APU, du fait qu'ils dépensent dix milliards en dépenses courantes, conduit à ajouter dix milliards aux dépenses publiques. Le reste des opérations du changement de base porte sur des assiettes qui doivent être assez importantes, par exemple la consommation des ménages représente environ 60 % du PIB, c'est-à-dire environ 2000 Md€, dont la partie transports doit représenter environ 15 %.

- **M. Huyghues-Despointes** précise que les ménages représentent 45 % des dépenses courantes en transport.

M. Sauvart en conclut qu'avec environ 80 % des dépenses pour le transport routier et une part des ménages à 45 %, on est sur une grande assiette sur laquelle portent de petites variations de quelques dixièmes de pourcent. Et quelques dixièmes de pourcent sur des assiettes d'un ordre de grandeur de 2000 milliards environ conduisent à des montants de 5, 10 ou 15 Md€, qui, pour être impressionnants, ne représentent pas un bouleversement radical.

[Exposé de M. Collet : Le parc automobile crit'air 3 et plus par niveau de vie dans les territoires ZFE](#)

Discussion

M. Sauvart trouve l'étude intéressante. Les cartes présentées concernant la métropole de Paris et de Lyon se rapportent donc à des voitures de ménages modestes. Il demande si-ce sont des voitures anciennes, c'est-à-dire Crit'Air 3 + ? Finalement les ménages modestes qui habitent par exemple à Levallois ou dans ce genre de quartier, ce sont par exemple des étudiants qui ont une voiture relativement récente alors que ceux qui sont en Seine-Saint-Denis sont des ménages pauvres qui ne bénéficient pas d'autres transferts. Il interroge ainsi l'explication sous-jacente à cette carte. Le premier ordre de question consisterait donc à comprendre comment sont les voitures des ménages modestes. Après, le premier décile, le plus pauvre, présente une grande diversité. Elle est moindre dans le deuxième décile entre des gens qui ont de très faibles moyens et puis des gens qui vivent de transferts, par exemple de leurs parents, qu'on ne trouve pas

forcément dans la statistique publique. On caractérise ces derniers comme très modestes alors qu'ils sont en fait capables de prendre l'avion pour aller à Ibiza s'il le faut.

- **M. Collet** estime en effet que tous les cas de figures sont envisageables. Et c'est le cas de celui qui vient d'être donné comme exemple.
- **Mme Sédillot** précise que le point d'entrée de l'étude consiste à établir le recouvrement entre ceux qui ont obtenu des vignettes Crit'air 3 et la distribution des revenus. On cherche moins à caractériser les ménages modestes qu'à évaluer les enjeux redistributifs associés à la mise en place des ZFE. L'objet de ces premiers résultats consiste à regarder dans le périmètre de la métropole du Grand-Paris, de ce périmètre qui n'est pas administratif. Alors que l'on s'interroge sur les enjeux redistributifs de la mise en place des ZFE, la question se pose aujourd'hui - parce que l'étude n'est pas encore finalisée - d'élargir la zone d'intérêt du périmètre des ZFE à ce qui est à quelques dizaines de kilomètres autour, et qui du coup peut effectivement être concerné. L'observation de cette carte-là révèle que la métropole du Grand-Paris va couvrir les EPCI qui sont pour partie à l'extérieur du périmètre réglementaire et plutôt dans la partie Est, tandis qu'on ne sait rien des EPCI qui sont un peu à l'Ouest, qui ne sont pas dans la métropole et qui néanmoins, si la ZFE se met en place, peuvent être potentiellement concernés par la ZFE parce qu'ils sont amenés à se déplacer assez régulièrement à Paris.
- **Mme Médard** considère qu'il serait intéressant de prendre en compte les transports en commun pour faire une corrélation entre les implantations de transports en commun et la possession d'un véhicule particulier.
- **Mme Sédillot** estime que les chiffres produits à partir de ce périmètre assez administratif ne répondent pas complètement à l'objectif de l'étude. Il vaudrait mieux considérer la ZFE de Paris et puis une sorte de périmètre autour qui peut couvrir des personnes qui aujourd'hui ne sont pas dans les ZFE du Grand-Paris mais qui, s'ils sont par exemple à 5 km à l'Ouest, seront potentiellement autant concernés que ceux qui se trouvent à l'Est, même s'ils n'ont pas tout à fait le même niveau de vie. Ces premiers résultats sont intéressants mais pourront être complétés par un périmètre un peu différent. Effectivement, la question ne se pose pas du tout de la même façon selon ce dont on dispose : on s'est interrogé par exemple quant aux déciles les plus élevés, où il y a une part un peu incompressible de Crit'air 3. Sont-ils réellement utilisés dans la zone, ou s'agit-il d'un véhicule secondaire qui n'est peut-être pas utilisé dans la zone ? On n'est pas capable de le savoir exactement, ce qui appelle un certain nombre de questions sur ce qu'il y a derrière les chiffres.

M. Azuar (Union routière) (via le chat) propose de compléter cette étude par les VUL détenus par des professionnels.

M. André (Citepa) (via le chat) indique qu'il faudrait avoir ces cartes non pas avec le nombre de véhicules mais plutôt par veh.km, c'est-à-dire par l'usage qui en est fait. On apprécierait alors ainsi la pollution associée.

M. Vivier (FO-UIT) pense que l'interdiction des Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025 sur le Grand-Paris va poser un problème. Les agents de la RATP, s'ils ont des Crit'air 3 et plus et s'ils habitent à l'extérieur, vont certainement avoir du mal à venir assumer leur poste dans un service public qui marche en continu. Il demande si, au niveau de l'État et des municipalités, il est possible de bénéficier de dérogations sans remettre en cause l'organisation des ZFE.

- **Mme Médard** signale qu'il y a des dérogations ponctuelles en nombre de jours et, dans certains cas, des dérogations pour des professions particulières, notamment les contrôleurs aériens qui avaient le même problème. Il serait intéressant de se rapprocher de la RATP pour voir ce qu'ils ont prévu, en termes éventuellement d'aides pour l'acquisition de véhicules plus propres ou de leasing. Sur les aéroports par exemple, on loue des véhicules à des taux préférentiels. Malheureusement, le rôle de la formation Transports n'est pas du tout décisionnel dans cette affaire. Cette question pointe cependant des préoccupations qui sont partagées par un certain nombre d'habitants de ces zones.

Mme Médard met un terme à la réunion et donne rendez-vous à la prochaine réunion de la formation Transport en avril à une date à préciser ultérieurement. Elle remercie l'équipe support et salue l'ensemble des participants.