

# CONSEIL NATIONAL DU COMMERCE

17 juillet 2023

## Projet de position et propositions ZFE-m

La loi Climat et Résilience adoptée en 2021 dispose que « L'instauration d'une zone à faible émission mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, situées sur le territoire métropolitain ».

Les Zones à faibles Emissions-Mobilités (ZFE-m) visent à restreindre la circulation des véhicules les plus polluants dans ces différentes zones urbaines.

Ce sont les territoires qui définissent le périmètre de la ZFE (sous réserve de respecter le seuil minimal défini par la loi concernant la population couverte), ainsi que les véhicules concernés (catégories et classes Crit'Air).

43 territoires sont concernés d'ici fin 2024 par ces dispositions réglementaires et doivent traduire leur plan d'action en matière de déploiement de leur ZFE-m.

11 territoires ont déployé leur calendrier et ont pour quelques-uns d'entre eux formulé des annonces d'interdictions du diesel (en annonçant une interdiction des vignettes Crit'Air 2) avant 2030.

**Un comité interministériel en date du 10 juillet 2023 a annoncé que seules cinq métropoles (Paris, Lyon, Marseille, Rouen, Strasbourg) dépassent le seuil de pollution, les autres métropoles étant pour l'instant dispensées de renforcer les restrictions de circulation**

En matière de commerce, l'un des principaux enjeux est que la mobilité des produits et des individus ainsi que l'accès de ceux-ci aux lieux de commerce (centres-villes, zones commerciales, quartiers ...) soit assurée en permanence. Les activités du commerce de détail et de gros sont très dépendantes de la circulation des personnes et des biens. Toute mesure qui affecte la mobilité des citoyens et des produits entraîne des conséquences sur les volumes d'activité, les coûts d'exploitation et les process.

En particulier, des mesures qui viendraient par exemple augmenter la proportion de télétravail pour des motifs de difficultés de mobilités ou d'insuffisance de modes alternatifs auraient des conséquences très négatives sur les activités du commerce.

En conséquence, tout en partageant les objectifs d'améliorer la qualité de l'air en tant qu'enjeu majeur de santé publique, le Conseil National du commerce a souhaité émettre un avis sur le sujet de la mise en place des ZFE-m pour assurer :

- L'accès des collaborateurs normal à leurs lieux de travail et ce compris les commerces, entrepôts, marchés.
- L'accès des clients à tous les lieux de commerce en assurant des conditions d'accès et de mobilités suffisantes pour permettre à toutes les formes de commerce de maintenir le périmètre d'attractivité qui leur est indispensable pour assurer leur pérennité
- Les flux des produits (entrants et sortants) vers les magasins et vers les clients

Ses préconisations se structurent en 3 axes :

### 1) Un cadre législatif et réglementaire à améliorer

- 1.1. Harmoniser nationalement certaines règles pour faciliter la compréhension, l'appropriation par les usagers et les flux trans-ZFE

- Prendre en compte la diversité des flux logistiques internationaux ou interrégionaux et de tourisme par exemple qui ne peuvent être soumis à des réglementations locales variables.
- Lister les activités / événements dérogations homogènes au niveau national
  - Dépannage, contrôles techniques, santé, motifs impérieux de clientèle...
  - Exclusion de certains véhicules (collection, véhicules anciens utilisé pour le tourisme, petits rouleurs, personnes âgées ou retraités)
- Règles spécifiques aux collaborateurs y compris lorsqu'ils proviennent de zones extérieures à la ZFE
- Intégrer le comptage des particules fines ou contrôle technique et exonérer les véhicules les moins émetteurs (exemple : Belgique, Pays-Bas, Allemagne)
- Nécessité d'une harmonisation régionale, des dispositions dans des bassins économiques proches

### 1.2 Revoir les modalités des vignettes Crit'Air

Par un dialogue Etat, acteurs environnementaux et techniques, territoires, afin que soit préféré le critère émission réelle plutôt que l'âge des véhicules.

### 1.3 Revoir les calendriers de mise en œuvre

- **Reporter l'application de la mesure Crit'Air 2 à 2030**, pour les particuliers et pour les marchandises à la fois pour rendre plus réaliste le rapprochement offre/demande de véhicules, se rapprocher des durées d'amortissement des professionnels, éviter de faire porter des dérogations sur une majorité des véhicules en circulations
- Prendre en compte le problème spécifique de certains professionnels, notamment pour les activités non-sédentaires (marchés forains, ventes ambulantes ...), soumis à une pénurie d'offre de véhicules neufs non polluants, réclamant des aménagements spécifiques et sous équipement des sites en stations de recharge

## 2) **Un plan d'accompagnement national renforcé**

### 2.1 Élargir les dispositifs d'aides et inventer des outils de financement pour les revenus modestes et les professionnels

- Revenir aux règles de juin /août 2020 et en l'ouvrant à l'achat de véhicules d'occasion ;
- Doubler les aides à la conversion pour les bas revenus et un bonus pour les primo accédants
- Élargissement du prêt à taux zéro garanti par l'État aux transports de marchandises
- Extension du périmètre des aides aux habitants, usagers aux zones périphériques des ZFE
- Mise en œuvre d'un leasing social sans majoration du 1<sup>er</sup> loyer
- Aide spécifique pour les professionnels (marchés, transport, artisans) en tenant compte de la durée d'amortissement et du surcoût lié à la dépréciation des véhicules remplacés
- Traiter le problème spécifique des usages professionnels pour lesquelles l'offre électrique n'est pas adaptées (marché, primeur ...) compte tenu du poids des batteries
- « Prime à la casse » pour les détenteurs de VUL
- Soutien à la filière RETROFIT et élargissement des aides à celle-ci

### 2.2 Accélérer un plan d'installation de bornes de recharge et de stations de carburant alternatif sur le territoire national

- Mettre en place des dispositifs incitatifs de suramortissement et de financement visant à couvrir le territoire, y compris les parties de territoire dont lesquels la densité d'utilisateurs équipés va allonger le temps d'équipement

### 2.3 Repenser les systèmes urbains de transports, stationnement, livraison...

- Obligation pour les territoires de mise en place préalable d'un schéma transports et de facilités (parking...) pour l'accès aux ZFE négocié entre territoire et parties prenantes (représentant des commerçants, y compris non sédentaires, associations d'usagers ...).
- Assurer aux usagers un service de transports en commun serein et de qualité
- Encourager les modes de transport alternatif tout en conservant une place à la voiture suffisante dont les français ont besoin pour assurer leur mobilité pour travailler, répondre à leurs besoins et permettre aux activités de commerce d'assurer leur pérennité grâce à ces clientèles indispensables
- Création de hubs multi modaux accompagnés stationnement des voitures à l'entrée des ZFE et de signalétique dynamique des parkings (tarifications adaptées ...).
- Obliger les territoires à mettre en œuvre une politique urbaine de livraison (réservation d'emplacements pour l'immobilier de logistique urbaine, développement d'espace logistique urbain ...) et accélérer les modalités de mutualisation tels qu'initiées par certains programmes collaboratifs (ex : Interlud ...)
- Favoriser la mutualisation des opérations de livraisons par le bénéfice d'une TVA réduite

### 3) Valoriser le rôle des concertations des études d'impact et de suivi

#### 3.1 Etudes d'impact préalables

Le CNC demande que des études d'impact circonstanciées soient élaborées avant les décisions et mesurent les conséquences réelles des décisions prises sur l'activité des commerçants, les risques de fréquentation, les impacts sur les collaborations et sur les livraisons : impact sur les zones d'attractivités des différents commerces (provenance clients et modes d'accès) et conséquences estimées sur l'activité

#### 3.2 Article L2213-4-1

L'objet de l'évaluation de l'impact tous les 3 ans doit être élargi aux conséquences économiques et commerciales des dispositions prises avec mise en place d'un comité de suivi interprofessionnel et communication des résultats sur le niveau de pollution. **Pendant les six premières de mise en place d'une ZFE, le comité de suivi devra se réunir chaque année.**

#### 3.3 Conseil de mobilité alternative

Etendre l'expérimentation du conseil de mobilité alternative expérimenté à Strasbourg à toutes les ZFE

#### 3.4 Développer un outil global d'information des automobilistes, calquer sur l'outil ZFE-m mis en place pour les acteurs de la logistique

#### 3.5 Communication : pédagogie et accompagnement positif

- Diffuser un guide pratique national des bonnes pratiques
- Une communication nationale doit accompagner les collectivités pour la communication globale autour des ZFE afin qu'un maximum d'utilisateur puisse s'approprier la démarche et accroître son acceptabilité
- Positiver : la ZFE apparaît clairement comme coercitive. Par ailleurs, elle va créer des territoires à « plusieurs statuts ». La notion de « Zone à faible émission » n'était pas positive, il est proposé de réfléchir sur un terme plus positif tel que **par exemple « Zone à mobilité saine »** pour sortir de la distinction : zone polluée à l'extérieure de la ZFE et zone non polluée dans la ZFE.

## Les 10 propositions principales du Conseil National du Commerce

### LES DIX PROPOSITIONS PRIORITAIRES POUR LE COMMERCE

- 1- **Reporter l'application de la mesure Crit'Air 2 à 2030**, pour les particuliers et pour les marchandises
- 2- **Le CNC demande que des études d'impact circonstanciées soient élaborées avant les décisions** et mesurent les conséquences réelles des décisions prises sur l'activité des commerçants, les risques de fréquentation, les impacts sur les collaborations et sur les livraisons
- 3- **Élargissement de l'évaluation obligatoire des impacts aux conséquences économiques et commerciales** des dispositions prises avec mise en place d'un **comité de suivi interprofessionnel se réunissant annuellement** et communication des résultats sur le niveau de pollution, l'activité économique pendant les six années suivant la mise en place de la ZFE
- 4- **Élargir les dispositifs d'aides et inventer des outils de financement** pour les revenus modestes et les professionnels
- 5- **Harmoniser nationalement les dispositifs de dérogations et permettre les dispositifs mesures réelle de pollution** de véhicules en substitution de l'application des vignettes Crit'Air
- 6- **Prendre en compte le problème spécifique de certains professionnels, notamment pour les activités non-sédentaires** (marchés forains, ventes ambulantes ...), soumis à une pénurie d'offre de véhicules neufs non polluants
- 7- **Obligation pour les territoires de mise en place préalable d'un schéma transports et de facilités** (parking...) pour l'accès aux ZFE négocié entre territoire et parties prenantes (représentant des commerçants, y compris non sédentaires, associations d'usagers ...).
- 8- **Encourager les modes de transport alternatif tout en conservant une place à la voiture suffisante dont les français ont besoin** pour assurer leur mobilité pour travailler, répondre à leurs besoins et permettre aux activités de commerce d'assurer leur pérennité grâce à ces clientèles indispensables
- 9- Favoriser la **mutualisation des opérations de livraisons par le bénéfice d'une TVA réduite**
- 10- **Communication positive** : la ZFE apparait clairement comme coercitive. La notion de « Zone à faible émission » n'était pas positive, il est proposé de réfléchir sur un terme plus positif tel que par exemple « Zone à mobilité saine ».