

# CONSEIL NATIONAL DU COMMERCE

17 juillet 2023

## *Position et propositions concernant les 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.* ». Ces dispositions législatives sont venues élargir les territoires concernés par cette disposition non plus au regard du critère de dépassement de seuils de pollution mais en fonction d'un seuil d'habitants.

Les Zones à Faibles Émissions-Mobilité (ZFE-m) visent à restreindre la circulation des véhicules les plus polluants dans ces différentes zones urbaines.

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

La loi a pour objet d'améliorer la qualité de l'air dans les principales agglomérations métropolitaines en restreignant l'accès à ces zones aux véhicules les plus polluants. En dehors de ce cadre législatif, 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). Les métropoles qui dépassent régulièrement sur les cinq dernières années les valeurs limites de qualité de l'air fixées au niveau européen doivent respecter un calendrier progressif d'interdiction de circulation des automobilistes : Crit'Air 5 au 1<sup>er</sup> janvier 2023, Crit'Air 4 au 1<sup>er</sup> janvier 2024 et Crit'Air 3 au 1<sup>er</sup> janvier 2025. Les territoires concernés ont d'ailleurs la possibilité d'imposer des règles plus contraignantes, telle que l'interdiction des Crit'Air 2 mais ce n'est pas requis par la loi. La France n'est pas le premier pays européen à mettre en place ce type de zone ; il en existe plus de 250 (Low Emission Zone) dans 13 pays européens.

**Dès à présent, il est acquis que la mise en place de ZFE ne pourra être acceptée que si les mesures de compensation et les alternatives proposées sont clairement présentées et suffisantes et dans un calendrier cohérent permettant l'accompagnement effectif des mutations attendues.**

Notons dès à présent, par exemple, que l'évolution des véhicules (VL, VUL, PL) devra se faire progressivement car 90 à 98% des véhicules (VUL et PL) actuellement en circulation sont équipés d'une motorisation diesel.

Le gouvernement a manifestement conscience des difficultés et précautions à prendre dans la mise en œuvre des ZFE-m puisque, par exemple un article de Contexte du 25 avril 2023 reprenait les propos du ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports, Clément Beaune qui suggère aux collectivités de prendre leur temps pour déployer des zones à faibles émissions :

*« Prenez le temps qu'il faut. », a lancé le ministre des Transports le 24 avril sur France Info aux présidents des 43 métropoles de plus de 150 000 habitants, concernées par la mise en place d'une ZFE sur leur territoire. « Au 1<sup>er</sup> janvier 2025, il faut avoir défini le périmètre. », a tenu à préciser le ministre. « Les collectivités ont la liberté de fixer [le] calendrier [des restrictions] », mais la loi climat et résilience ne fixe « aucune contrainte de tout faire » à cette échéance, a-t-il insisté. « S'il faut quelques mois ou un an de plus pour accompagner, faire en sorte qu'il y ait plus de véhicules électriques et qu'on mette en place des aides pour faciliter le passage à l'électrique, prenons-[les]. ». Notons d'ailleurs une erreur du ministre sur le calendrier puisque la loi fixe au 1<sup>er</sup> janvier 2025 l'interdiction des Crit'Air 3.*

**Un comité interministériel en date du 10 juillet 2027 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, au-delà du cas spécifique des ZFE-m, l'un des principaux enjeux est que la mobilité des produits et individus ainsi que l'accès de ceux-ci aux lieux de commerce** (centres-villes, zones commerciales, quartiers ...) soient assurés 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 conséquence, le Conseil National du commerce a souhaité émettre un avis sur le sujet de la mise en place des ZFE-m**, puisque les mesures prises modifient fortement une partie des flux dont les activités de commerce de détail et de gros sont fortement dépendantes.

Bien entendu, le CNC et ses membres partagent les objectifs et sont investis dans la volonté d'améliorer la qualité de l'air en tant qu'enjeu majeur de santé publique (selon Santé Publique France, 40 000 à 47 000 décès sont imputables chaque année aux particules d'oxydes d'azote émises par les voitures).

**Il est toutefois surprenant que la ZFE se base uniquement sur les émissions de particules fines et d'oxyde d'azote** (et pas sur les autres polluants ou impacts). Par exemple, **l'impact généré par la construction de véhicules neufs n'est pas pris en compte**. Le principe des ZFE est d'accéder à d'autres modes de déplacement mais, et surtout, à changer plus vite le parc de véhicules, ce qui d'un point de vue global d'impact carbone et de cycle de vie génère d'autres nuisances environnementales très importantes. Il n'existe pas de priorisation entre les deux objectifs de report modal et de renouvellement du parc de véhicule. Le rythme de remplacement doit donc être une question particulièrement sérieuse ainsi que la priorisation aux véhicules les plus polluants.

Le sujet plus global de l'accessibilité des lieux, en dehors de l'existence de ZFE-m, dans ses trois dimensions du stationnement, de la circulation et de la réglementation des livraisons, au-delà de la seule question des ZFE-m fera l'objet d'analyses complémentaires par le CNC dans le cadre de propositions en matière de politique locale du commerce.

L'exemple des ZFE-m représente un cas de restrictions parmi d'autres auxquelles les activités de commerce font face ou peuvent être amenées à faire face au fil des transformations des réglementations mais également des territoires (plan de circulation, piétonnisation ...). En matière de commerce, tout ce qui concourt à compliquer la circulation et les accès crée immédiatement des difficultés majeures.

En conséquence, même s'il s'agit ici de traiter du cas particulier des ZFE-m, il convient, pour mesurer l'acceptabilité de ces dernières, d'ajouter leurs impacts à celles d'autres éléments locaux importants tels que : travaux importants de voirie, réduction des voies de circulation, ZFL ...

**La ZFE-m ne peut s'appréhender totalement en dehors de ce contexte global de perception croissante de villes de plus en plus « inaccessibles ».**

La mise en place de ZFE ne pourra être acceptée que si les mesures de compensation et les alternatives proposées sont claires et suffisantes. Il est par ailleurs essentiel d'impliquer les parties prenantes dès le début du processus de décision et des informer régulièrement des mesures mises en place et de leurs résultats. La transparence et la communication sont essentielles pour assurer l'adhésion des populations concernées.

**Le cas des ZFE-m permet de s'interroger sur la manière de traiter au mieux un triple objectif :**

- La réduction de la pollution dans certaines agglomérations ;
- La place de l'automobile, du véhicule utilitaire léger et du véhicule poids lourd dans la mobilité actuelle et future ;
- La pacification de l'espace public dans certaines zones (rues piétonnes en particulier).

**Mais, à condition d'en fixer un quatrième : la dynamique économique des territoires concernés et du commerce en particulier.**

**Les acteurs du commerce partagent la nécessité de viser ces objectifs et entendent être des acteurs engagés** dans ces modifications pour construire la ville et la société de demain. Mais cela suppose de traiter de nombreuses questions fondamentales telles que :

- **La combinaison de ces objectifs avec celui de la pérennisation des activités commerciales** (faisabilité, rentabilité économique, risque contraction des zones de chalandise, vie des collaborateurs ...);
- **Le rythme des mesures** à mettre en œuvre pour tenir compte à la fois des faisabilités techniques, des offres de mobilité de substitution disponibles, des moyens financiers des acteurs, de la durée de vie et d'amortissement des équipements actuellement en circulation, de la disponibilité des équipements de remplacement (matériels roulants, disponibilité des nouvelles énergies et de leurs réseaux d'infrastructures de rechargement) et leur nécessaire évaluation;
- **La prise en compte de la diversité des territoires et des situations ;**
- **L'accompagnement des acteurs** : aides, financement, ...

**Le commerce est dépendant de plusieurs flux**, tous fondamentaux pour son activité (logistique et reverse logistique, fournisseurs, prestataires, clients, livraison à domicile ou dans les différents points de mise à disposition des produits, évacuation des déchets etc.).

La mise en œuvre d'une ZFE – m transforme profondément les conditions dans lesquelles une partie de ces flux s'opère, certains d'entre eux pouvant même ne plus être réalisés, au moins provisoirement.

Si les préoccupations mettent souvent en avant les risques pour le commerce de centre ville, la mise en place de ZFE-m nécessite une appréciation des impacts qui dépassent largement ce périmètre, certaines ZFE-m ayant une emprise très large avec des conséquences sur l'ensemble des flux au-delà même du périmètre de l'agglomération centre.

En conséquence, les impacts impactent la plupart du temps les zones commerciales de l'agglomération, sujet qu'il faut donc appréhender pour analyser les impacts potentiels. En effet, les mesures rendront inaccessibles toutes les zones de commerce à une partie des consommateurs, des flux de livraison, des prestataires et des collaborateurs des activités de commerce.

**Le commerce nécessite que les produits bougent.** Pour la mise à disposition finale du produit au consommateur, deux organisations coexistent ; celle où le consommateur se déplace pour récupérer son produit dans un lieu de commerce, et celle où c'est le produit qui se déplace vers le consommateur. Compte tenu de ces choix qui sont offerts aux consommateurs (achat en magasin ou achat en ligne), toute complexification ou irritant réduisant leur mobilité les pousse à changer de comportement. Inversement des contraintes trop fortes sur la logistique du commerce en ligne livrant les consommateurs situés en zone urbaine assujettie à une ZFE-m ne sont pas non plus satisfaisantes pour l'intérêt général du commerce. Enfin, il ne faudrait pas que par un système de vases communicants, la mise en place d'une ZFE détourne les consommateurs des commerces implantés dans le cœur des villes.

En matière de commerce, **une des questions principales de l'existence d'une ZFE-m est de savoir si sa mise en place réduit l'attractivité des points de vente ou ensembles commerciaux sur leurs bassins de vie ?**

**Si les flux logistiques, au sein desquels figurent notamment les flux B to B des commerces de gros, ont déjà fait l'objet de nombreuses analyses et contributions, (nous en rappelons ci-dessous quelques-unes) les spécificités du commerce de détail réclament d'analyser particulièrement les conséquences sur la mobilité des clients et des salariés.**

En effet, les collaborateurs des magasins, mais aussi de la logistique, travaillent rarement à proximité de leur lieu de travail dont l'accès nécessite un mode de transport adapté. A défaut, c'est l'accès même au travail qui est en danger.

**Rappelons ici que le commerce de détail, de gros et automobile représente 3,5 millions d'emplois en France**, une proportion importante étant basée dans les territoires concernés par les ZFE-m puisqu'il s'agit des territoires les plus denses du territoire français. La mise en place des ZFE-m concernera 50 % des collaborateurs du commerce.

**L'efficacité économique d'un point de vente dépend de sa zone de chalandise, c'est-à-dire de la taille de la population pour laquelle il répond à un besoin.** Selon les secteurs et acteurs de commerce de détail et la densité de la population locale, la taille de cette zone géographique à partir de laquelle les clients doivent pouvoir venir est plus ou moins étendue. Une locomotive commerciale (grande librairie par exemple, grand magasin, ...) située dans un centre-ville est souvent dépendante de la venue de consommateur habitant en dehors de l'hypercentre. A l'inverse, certains commerces d'hyper-proximité (alimentaire par exemple) peuvent prospérer sur la base d'une clientèle habitant à quelques minutes à pied. Les deux modèles sont très différents et leur sensibilité à la restriction des conditions d'accès ne n'est pas identique. Donc restreindre fortement les flux et complexifier l'accès de la clientèle, c'est potentiellement faire le choix politique de l'exclusion de certaines formes de commerce que la fréquentation moins habituelle (ex : équipement de la maison) rendent dépendants d'une zone géographique large de clientèle. Pourtant, pour être attractifs, les lieux de commerce, les rues et zones commerciales ont le plus souvent besoin d'un équilibre entre ces différentes formes et activités de commerce.

Restreindre voire contraindre trop fortement l'accès, en particulier automobile, peut mettre en danger la survie économique de nombreuses exploitations aussi bien dans les centres-villes que dans les zones commerciales puisque, ne l'oublions pas, le contour d'une ZFE-m comprend la plupart du temps une importante partie de l'appareil commercial de l'agglomération donc une grande partie n'est que très peu accessible en transport en commun.

Cette mise en danger économique des acteurs du commerce de détail et de gros peut être générée par plusieurs causes :

- **Soit parce que le coût de traitement des questions logistiques devient exorbitant** et met en danger le modèle économique ;
- **Soit parce que la contraction de la clientèle** (réduction du volume de clients « accessibles » dans la zone de chalandise) génère des baisses d'activité conséquentes.

## **A – Les flux logistiques**

L'impact des ZFE sur les flux logistiques a déjà fait l'objet de nombreuses analyses et contributions. C'est pourquoi, nous avons choisi de nous inspirer de l'avis produit par le Comité de Liaison de la logistique urbaine .

La logistique urbaine durable repose sur trois points que sont le foncier, la voirie et la circulation. En ce qu'elles relèvent de la circulation, les ZFE-m ne sont donc qu'un instrument - parmi d'autres- de l'élaboration des logistiques urbaines durables.

La mobilité des marchandises doit, bien entendu, s'inscrire dans une dynamique d'amélioration de la qualité de l'air des zones urbanisées par une réduction de ses nuisances atmosphériques.

Les activités opérées en zone urbaine sont très diverses et ont chacune leurs propres contraintes commerciales, techniques et opérationnelles, qui s'inscrivent dans des modèles économiques différents. La logistique urbaine durable repose par conséquent sur une variété de solutions, non exclusives, le cas échéant, combinables entre elles et qui trouveront à s'adapter à chaque situation en termes d'efficacité ou de performance globales.

**Dans le cadre des ZFE – m, seules des mesures techniquement et économiquement réalistes et présentant les meilleurs résultats sur les plans social et environnemental sont à privilégier.**

Cette complexité plaide donc pour des ZFE-m dans lesquelles la cohabitation et la complémentarité seraient assurées depuis le véhicule poids lourd, traditionnellement réputé pour sa capacité à massifier les flux, jusqu'au vélo cargo, solution émergente en mesure de desservir le « dernier kilomètre » (l'hypercentre) parfois inaccessible aux véhicules de transport routier ou depuis une rupture de charge (routière, fluviale ou ferroviaire).

Bien entendu, en parallèle de ces réflexions sur la mise en place et l'acceptabilité des ZFE-m, il convient de rappeler ici les travaux et réflexions réalisés dans le cadre des processus de mise en place d'une logistique urbaine durable (*par exemple Guide du processus de concertation de logistique urbaine durable- InTerLUD 2023*). La poursuite de cet effort de concertation public/privé, à l'échelle territoriale, est un élément essentiel à la définition de règles efficaces en matière de circulation des personnes et des marchandises.

Le comité de liaison de la logistique urbaine a par ailleurs émis deux recommandations que nous reprenez ici à notre compte :

- Des calendriers d'interdiction de circulation réalistes, ce qui se traduit plus clairement par la nécessité de permettre aux véhicules classés Crit'Air 2 de pouvoir circuler dans les ZFE-m au moins jusqu'en 2030 ;
- Assurer une harmonisation des réglementations entre les territoires, qu'il s'agisse des règles de circulation, de stationnement ou des dérogations délivrées par les agglomérations.

### **1- Des calendriers d'interdiction de circulation réalistes**

**Certains territoires ont prévu l'interdiction des véhicules classés Crit'Air 2 dans des délais qui sont matériellement impossibles** à tenir en raison de contraintes liées à la composition du parc en circulation (au 1<sup>er</sup> janvier 2022 les PL Crit'Air 2 composent 53% des immatriculations) et à la maturité de l'offre alternative de véhicules au gazole et la maturité de l'accès aux nouvelles énergies.

Contrairement aux voitures, les motorisations essences récentes (Crit'Air 1) n'existent pas pour les véhicules poids lourds et demeurent confidentielles pour les véhicules utilitaires légers. A date et pour encore de nombreuses années si l'on se réfère à la trajectoire de décarbonation du transport routier, une restriction de circulation du Crit'Air 2 reviendrait à n'autoriser que les énergies très récentes telles que le gaz/biogaz, l'électricité, l'hydrogène et le B100. Elle ne permet pas davantage aux véhicules routiers, majoritairement gazole, d'accéder suffisamment près des centres-villes pour assurer le cas échéant la livraison finale à vélo cargo et constitue donc un frein au développement des logistiques multimodales.

**L'offre de véhicules industriels neufs destinés à des usages de livraison urbaine classés en Crit'Air 1 ou 0 n'a pas encore atteint sa totale maturité.** Elle n'est pas disponible dans toutes les tailles et silhouettes dont ont besoin les entreprises, leurs performances opérationnelles ne permettent pas tous les usages (contraintes d'autonomie et de poids pour l'électricité) et leurs délais de livraison sont de plus d'un an.

Bien que les constructeurs annoncent un avenir très prometteur pour les véhicules lourds électriques dans les gammes basse et moyenne (de 7,5 tonnes à 19 tonnes) pour un usage de distribution en zone urbaine, leurs coûts de possession, incluant **un prix d'achat en moyenne trois fois supérieur à leur équivalent gazole**, freinent leur déploiement. En conséquence, même avec un système d'aide volontariste, l'impact économique demeure conséquent et ne peut pas donner une réponse à l'accélération du remplacement de tous les véhicules, le restant à charge pour l'utilisateur demeurant important.

**Dans de nombreux secteurs d'activité, le faible kilométrage que parcourent annuellement les véhicules allonge leur durée d'exploitation qui dépasse fréquemment dix ans.** Ces véhicules qui sont actuellement en circulation ou qui le seront prochainement (majoritairement classés Crit'Air 3 et 2) ne pourront pas être prématurément remplacés avant l'échéance, au risque de rompre l'équilibre économique des entreprises.

Ces réalités appellent à ce que les calendriers de restriction de circulation prennent en compte que :

- L'état de l'offre de véhicules industriels, est aujourd'hui limitée, même si elle est en croissance (cf. les objectifs de la SNBC de 22% des nouvelles immatriculations de poids lourds électriques en 2030), Certains types de véhicules, frigorifiques par exemple, ne proposent qu'une offre de substitution très restreinte.
- La diversité des usages des véhicules en circulation.

**Une offre d'énergies nouvelles non fossiles qui semble décorrélée à la fois des volontés politiques de déploiement des véhicules électriques et des ambitions de développement des constructeurs de véhicules.** Au regard des volumes d'énergie produits, de leur disponibilité face à des conflits d'usage et des contraintes de leur distribution, le risque est réel d'être dans une situation où la distribution d'énergie ne sera pas suffisante et ralentirait la commercialisation des véhicules électriques.

**Le CNC appelle donc les collectivités à autoriser la circulation des véhicules Euro 6 (Crit'Air 2) au moins jusqu'à 2030**, échéance réajustable en fonction de la levée progressive des freins au déploiement des véhicules classés Crit'Air 1 ou 0 évoqués ci-dessus. Les véhicules Euro 6, très efficaces en matière de

réduction d'émissions de polluants atmosphériques (Nox et particules fines) que les ZFE-m cherchent à réduire, forment l'immense majorité des véhicules neufs mis en circulation qui doivent pouvoir aller au terme de leur période d'amortissement.

Quelques chiffres (source URF *Faits et chiffres* 2022) :

Au 31 décembre 2021, 95% des 5.977.000 VUL immatriculés en France sont au gazole et les 596.000 poids lourds (> 3,5 tonnes) immatriculés sont tous recensés en gazole (les poids lourds propulsés avec d'autres énergies sont trop peu nombreux pour être isolés).

Sur les 322.000 VUL immatriculés neufs en 2021, seuls 12.000 sont électriques (< 4%).

## 2- Une harmonisation des réglementations de circulation entre les territoires : l'échelle régionale semble la plus adaptée

**Les entreprises, notamment celles de transport évoluent sur des zones de chalandise ne se limitant pas au périmètre d'une ZFE-m mais sont pour la plupart amenées à faire circuler leurs véhicules au niveau interrégional, national ou international, les menant à devoir circuler sur plusieurs ZFE-m ou leur équivalent en dehors des frontières de l'hexagone. Il n'est pas envisageable de demander aux entreprises de se doter d'autant de types de véhicules que de ZFE-m dans lesquelles elles évoluent.**

Sans préjudice de spécificités locales rédhibitoires (par exemple des impératifs topographiques limitant la circulation à certains gabarits de véhicules), **il est indispensable que les ZFE-m, prioritairement celles faisant partie d'un même bassin économique, harmonisent leurs règles de circulation** (poids et dimensions, classement Crit'Air, horaires etc...). Cette harmonisation est indispensable car elle permet aux entreprises d'optimiser à la fois leurs investissements et leurs organisations logistiques (plans de transport) par un gommage des « effets frontière ».

Une harmonisation entre les dérogations est également nécessaire. Le CNC soutient par conséquent les travaux actuellement menées par la DGEC (Direction Générale de l'Energie et du Climat) en vue d'établir une liste nationale de référence des dérogations dans laquelle il conviendra de ne pas oublier celles nécessaires aux acteurs du commerce.

## **B – Les impacts sur la clientèle, les collaborateurs et les prestataires**

Si les problématiques d'impact des ZFE-m sur la logistique ont fait l'objet de nombreuses alertes et propositions de la part des professionnels et de leurs représentants, **le sujet le moins bien appréhendé pour le commerce, en particulier, mais aussi pour la fréquentation des lieux d'une manière plus générale, est celui des consommateurs, clients, touristes ... le flux des personnes.**

À court terme, une part considérable des véhicules du parc automobile français est concernée par le schéma de restrictions de circulation concernant les véhicules légers prévu par la loi. **Dans l'absolu, selon la mission du Sénat, les interdictions de circulation devraient concerner environ 13 millions de véhicules particuliers du parc national en moins de deux ans.** Même si ces chiffres sont sans doute surestimés puisqu'ils prennent en compte les 43 métropoles concernées par les ZFE, une partie d'entre elles n'a pas de calendrier imposé pour la mise en place d'une ZFE dès lors qu'elles ne sont pas en dépassement

régulier des taux de qualité de l'air, le, le renouvellement d'un tel volume de véhicules dans des délais aussi contraints suppose une très forte accélération du rythme d'évolution du parc observé ces dix dernières années, qui semble matériellement difficile à envisager, compte tenu du coût des véhicules peu polluants notamment.

Dans ce contexte, interdire la circulation des plus grandes métropoles à plus d'un tiers des véhicules qui les traversent quotidiennement, et qui plus est aux véhicules les plus anciens, dans un délai très court, creusera davantage les fractures sociales et territoriales déjà importantes.

Comme l'indique le rapport récent du Sénat « **Les ZFE-m contraindront encore sans doute davantage la mobilité des personnes éloignées des centres-villes, qui, de fait, sont plus dépendantes de leurs véhicules.** ». Alors que la hausse des prix de l'immobilier a bien souvent conduit ces ménages à résider hors des agglomérations, dans des zones qui ne sont pas ou peu dotées de transports collectifs, leur en interdire l'accès que ce soit pour travailler, leurs loisirs ou besoins de consommation pourrait ainsi s'apparenter à une « triple peine » »

Aujourd'hui, aucune étude d'impacts concernant la clientèle des centres-villes n'est aujourd'hui menée préalablement à la mise en place d'une ZFE-m.

Pourtant, chacun le sait, la politique publique « Action Cœur de Ville » l'a clairement appréhendé, la problématique des difficultés d'accès est un élément majeur du fonctionnement et de la prospérité de tout lieu de commerce et l'automobile occupe une place majeure dans les habitudes et obligations des clients.

Bien entendu, cette préoccupation dépasse le cadre de la mise en place d'une ZFE puisque les activités de commerce sont impactées par les accès, les plans de circulation, la densité de transport en commun ...

Mais cette problématique dépasse également le cadre des seules villes moyennes, elle est fondamentale dans toutes les tailles de ville, y compris toutes celles concernées par la mise en place de ZFE-m.

**La fréquentation des lieux physiques est une denrée rare donc de plus en plus précieuse. La numérisation et la plateformes de la société ont un double impact : d'une part, elles raréfient les raisons de se déplacer physiquement en donnant accès à d'autres canaux de « consommation » au sens large, d'autre part, elles réduisent le degré de « résistance » aux irritants tels que les difficultés d'accès à un site, lieu ou magasin.**

Toute complexité fait porter un risque à la fréquentation des lieux. Les différents observatoires de fréquentation des magasins (ex : Observatoire de la fréquentation des points de vente Procos/Stack) montrent la baisse tendancielle de fréquentation des points de vente du fait de l'approche de plus en plus omnicanale de l'acte de consommer. Une fréquentation qui se contracte de 3 à 4 % par an avec une accélération suite à la Covid. Mais, nous pourrions certainement faire le même constat pour les agences bancaires et les services publics. Tout concourt à réduire les raisons impératives de se déplacer.

C'est dans ce contexte que la mise en place doit être appréhendée ; c'est incontestablement une mesure d'accroissement des difficultés du processus de déplacement automobile pour une partie importante des populations des zones concernées et de leurs zones limitrophes.

**Par principe, la ZFE-m interdit l'accès à une partie du territoire du seul fait de la nature du véhicule utilisé.** Par voie de conséquence, les populations qui ne disposent pas d'un véhicule autorisé, qui n'ont pas les moyens financiers d'en acquérir un, ou pour lesquelles les modes de déplacement de substitution sont

inadaptés ou difficilement accessibles (absence ou faible densité des transports en commun, éloignement qui ne permet pas le recours à un mode de transport doux ...) sont de fait :

- Exclues de toute activité (commerce mais également loisirs, services, activités culturelles, sport ...) dans les zones concernées et devront, soit s'en priver, soit se rendre dans une autre partie du territoire si celui-ci leur est accessible, ou recourir aux activités à distance (e-commerce ...). **Trois conséquences :**
  - o **Les restrictions très fortes de mobilité pour les personnes concernées**, avec de fait, une population à « plusieurs vitesses » ;
  - o **Une perte de clientèle pour quelques activités**, notamment certains commerces avec de possibles lieux « réservés » à ceux qui peuvent se déplacer (exclusion) ;
  - o **Une difficulté et un irritant supplémentaires pour le commerce urbain** : pourquoi fournir un effort alors que d'autres modes d'achat sont facilement disponibles (livraison à domicile, en point de retrait ?).

Pour le commerce de demain, soit le client pourra se déplacer, soit c'est le produit qui se déplacera vers le client.

- **Potentiellement exclus de l'accès à leur lieu de travail.** Par définition les commerces se situant dans des ZFE-m ne sont accessibles que par des collaborateurs possédant un mode de transport autorisé.

Compte tenu des coûts de logement, les collaborateurs n'ont que rarement accès à des logements à proximité des points de vente, aussi bien dans les centres-villes que dans les périphéries. Or, la densité de transports en commun ne permet pas partout un accès autre qu'en automobile aussi bien dans les cœurs de ville que dans les zones commerciales avec des horaires qui, par ailleurs, ne trouvent souvent pas de réponses par d'autres modes, là encore, que l'automobile.

Par ailleurs, et par définition, les postes de travail dans les magasins, restaurants ... (c'est également vrai pour les zones logistiques lorsque celles-ci se situent dans une ZFE-m) ne bénéficient pas de souplesses telles que le télétravail qui permet de réduire les fréquences de déplacement obligatoires. **L'accès physique quotidien est impératif. Le risque de voir une partie de la population ne plus être en mesure de se rendre à son travail dans des conditions supportables augmentera avec des conséquences sociales et économiques du fait de l'accroissement des difficultés de recrutement déjà très prégnantes.**

Les enjeux en matière de flux des personnes sont donc multiples pour les lieux de commerce et les magasins, ce qui réclame impérativement de :

- **Mettre en œuvre des mesures proportionnées à la réalité de la situation locale du territoire** (pollution ...) par une évaluation fine des impacts potentiels. Rappelons que la mise en place d'une ZTE lorsque le territoire n'est pas en dépassement régulier des seuils limites de qualité de l'air est souple et qu'aucun calendrier n'est imposé, le calendrier défini par chaque collectivité vise à répondre à des niveaux locaux de pollution.
- **L'accessibilité étant l'un des facteurs déterminants du choix de mode ou de lieu de commerce par les clientèles, il est vital de réaliser très rapidement des études sur les mobilités et moyens d'accès des consommateurs, en particulier au centre-ville et d'en**

déterminer les attentes en termes de services au vu des changements de mode de consommation et de mobilité.

- **Pouvoir déployer en même temps que les ZFE, la mise en place de structures (parcs relais, espaces logistiques de proximité...) et services permettant de garder le même niveau d'attractivité** pour un centre-ville, donc de réduire les irritants avec des modes complémentaires et alternatifs à la hauteur des enjeux ;
- La communication est impérative sur l'image d'accessibilité et l'offre de déplacement multimodale offerte aux clients des commerçants des centres-villes.
- Conseil mobilité alternative : par exemple, Strasbourg **propose un conseil de mobilité individuel gratuit** pour permettre à chacun de trouver les meilleures mobilités alternatives à sa disposition.

Il convient par ailleurs d'appréhender l'accès des prestataires indispensables à la bonne exploitation d'un magasin : entreprises de maintenance, agents de sécurité, transport de fonds.

### **C – Les enjeux de la clientèle touristique**

Même si de nombreux pays européens ont déjà mis en place des dispositifs proches des ZFE, ce n'est pas le cas partout, l'ensemble des touristes n'est pas familier de ces restrictions d'accès.

Or, la France est le pays bénéficiant du plus grand nombre de touristes entrant et/ou traversant notre territoire, leurs déplacements sont principalement effectués en voiture. Cette clientèle est fondamentale pour le modèle économique de nombreux commerçants, hôteliers, restaurateurs ; elle est vitale pour l'économie locale.

L'existence de territoires devenus inaccessibles par véhicules posent d'importantes questions sur **l'information de ces touristes**, plaide pour **une lisibilité multi-territoriale** (donc la plus grande homogénéité) et réclame la mise en œuvre de mode d'accès de substitution pour tous ceux qui devront stopper leur parcours à l'entrée d'une ZFE-m.

**Pour nombre de villes, grandes ou petites, de rues ou lieux, la venue de touristes est un élément fondamental de l'activité commerciale annuelle.** Si une partie se déplace en avion et train, la clientèle familiale européenne se rend principalement dans ces lieux en voiture. Bien entendu, certains en véhicule électrique ou Crit'Air 1 mais une partie importante en véhicule diesel moins vertueux sur le plan environnemental. Ce qui perdurera tant que les parcs automobiles français et européens ne seront pas renouvelés.

Comment traiter ce problème ? En premier lieu, une partie importante de ces visiteurs aura beaucoup de difficultés à appréhender nos réglementations locales, surtout si elles diffèrent d'une ZFE à l'autre. Plus grave, il est probable que, par perception du risque de se faire sanctionner, certains visiteurs renonceront à se rendre dans des villes qui, auparavant, faisaient partie des parcours touristiques dès lors qu'elles sont dans une ZFE, voire à proximité.

Rappelons toutefois, que l'été, sans clientèle touristique, ou si celle-ci devait décroître de 20 ou 30 %, certaines métropoles (ainsi que les villes autour d'elles) perdraient une grande partie de leur activité économique puisque, dans le même temps, la clientèle française se rend en d'autres lieux de vacances.

**Pour le moins, les touristes souhaitant se rendre au cœur des métropoles doivent pouvoir stationner en périphérie immédiate des centres-villes** à un tarif accessible, de façon sécurisée, avec un accès simple au cœur de ville, afin de pouvoir séjourner plusieurs jours. Notons par exemple, que 50% des touristes viennent en voiture à Bordeaux.

**Au-delà des véhicules individuels, se pose la question de l'accès et des visites en groupe qui se font essentiellement en bus**, véhicules qui répondent rarement aux impératifs des ZFE . Quelles solutions proposer aux tours opérateurs ?

#### **D – Les enjeux liés à l'approvisionnement des services d'intérêt général ou para-général**

Au nombre de ces services on pourra notamment citer l'approvisionnement des cantines scolaires, universitaires, hospitalières et, plus globalement, les collectives publiques. Cet approvisionnement est assuré le plus souvent par camion, quotidiennement, depuis des plateformes logistiques grossistes établies en périphérie des centres urbains. La continuité de service est ici un enjeu d'intérêt général qui doit être intégré dans le paramétrage des ZFE-m, ainsi que les contraintes propres à cette activité, notamment la préservation de la chaîne du froid depuis l'entrepôt jusqu'au point de livraison (à cet égard, un point d'attention particulier doit être apporté à la question des ruptures de charge dans le cadre de la gestion du dernier km<sup>1</sup>).

A cet égard, une dérogation temporaire de principe appliquée aux véhicules classés Crit'Air 2 assurant la livraison de denrées alimentaires destinées à ces services apparaît nécessaire y compris au-delà de 2030.

---

<sup>1</sup> Concernant la gestion du dernier km, les ruptures de charge doivent être limitées lors du transport des denrées alimentaires sous température dirigée, pour motif de sécurité sanitaire.

## Les préconisations du Conseil National du Commerce

### Cohérence, lisibilité et rythme de mise en œuvre

1. **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....) empêchant d'avoir un cadre cohérent et stable en matière d'évolution du parc de véhicules ainsi que des injustices entre les territoires. Une situation qui, si elle émane de la volonté de prendre en compte les spécialisés locales, risque de rendre totalement illisibles et problématiques certains flux : logistique internationale ou interrégionale, clientèle touristique par exemple. **La plus grande harmonisation est souhaitable.**

2. **Les calendriers des restrictions de circulation décidés par certaines collectivités territoriales dépassent le calendrier proposé par le projet de loi climat et résilience.** Les interdictions de circulation des véhicules classés Crit'Air 2 au 1er janvier 2024, parmi lesquels figure l'ensemble des véhicules diesel, auront un impact sur la circulation des véhicules des entreprises, des salariés mais aussi des consommateurs, ce qui ne manquera pas d'engendrer des impacts socio-économiques majeurs.

Les véhicules EURO VI démontrent des gains significatifs en matière de réduction d'émission de polluants atmosphériques. Ces véhicules présentent en effet des performances environnementales en termes de Nox et de particules qui en font pour un usage urbain, des véhicules propres.

En outre, la majorité des véhicules neufs actuellement mis en circulation sont classés en Crit'Air 2 (Norme Euro VI). Ces véhicules « neufs » mis en circulation doivent pouvoir aller jusqu'au terme de leur période d'amortissement.

**Ne pas imposer des obligations qui ne peuvent pas être respectées.** Quel rythme adopter ? Jusqu'où aller dans les interdictions ? **Il est crucial de ne pas imposer des obligations qui ne peuvent être respectées.** Il convient notamment de signaler l'exemple de l'Allemagne qui, actuellement, révisé ses engagements et revient vers une flotte automobile thermique.

L'objectif est d'être volontariste tout en étant lucide par rapport aux capacités d'avancement.

3. **Etude d'impacts préalable et études de suivi dans le temps long :** Le CNC demande que les études préalables intègrent une étude d'impacts sur les activités des commerçants, les risques sur la provenance de la clientèle, les impacts sur les collaborateurs et ceux sur la livraison des produits. Une telle étude devra associer les acteurs économiques concernés et leurs représentants, permettant notamment de mesurer les impacts à aux échelles pertinentes.

Les études d'impacts devraient être réalisées en fonction des normes d'émission des véhicules et non pas de leur classification Crit'Air.

Le CNC demande que l'obligation de l'article L 2213-4-1 qui impose à « l'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalué de façon régulière, au moins tous les trois ; l'efficacité aux regard des bénéfices attendus ... » établisse avec la même fréquence les conséquences globales, par seulement en matière de pollution, y compris économiques, sociales, ... afin le cas échéant, de modifier les modalités dans le but d'assurer la pérennité économique des commerces, avec par ailleurs, une obligation d'information annuelle de l'amélioration de la qualité de l'air.

**4. Une période transitoire :** la mise en place de ZFE-m pose de très nombreuses questions en termes d'acceptabilité, de temps d'adaptation (changement de la flotte de véhicules, mise en place de modes de mobilité de substitution ...) et aurait des impacts économiques très lourds si la mise en œuvre à marche forcée était poursuivie.

**5. Une liste nationale harmonisée d'exclusion et de dérogations au niveau national :**

- Le décret du 17 novembre 2021 prévoit les exemptions nationales. Au niveau local, les territoires peuvent prendre des dérogations dans le cadre d'arrêté locaux.

Des concertations nationales sont en cours afin de lister les dérogations possibles et de tenter d'assurer une cohérence nationale.

pour Les modalités de dérogation aux obligations pour des raisons légitimes ou en cas d'actions Il convient de lister les activités/événements dérogatoires (dépannage, santé, motifs impérieux de clientèle ...) dans le décret éviterait la prise en compte au cas par cas selon les collectivités

- Notons par exemple, que certaines métropoles prennent en compte des horaires différenciés : par exemple, ils autorisent les véhicules Cri'Air3 (ou 2) à rouler le weekend ou en soirée, voire certains jours de l'année... Ce qui permet d'aller faire des achats en centre-ville.-Certains métropoles européennes ont appliqué des dérogations pertinentes, par exemple pour des personnes âgées (>75 ans, pas d'obligation de changer de véhicule) ou des cas particuliers (artisan à moins de deux ans de la retraite-> pas besoin de changer son véhicule...).

La première mesure demandée est générale parce qu'elle serait la plus efficace : **reporter cette mesure à 2030 pour les véhicules Crit'Air 2** afin de concentrer les besoins de dérogation sur les véhicules les plus polluants et d'en faciliter l'harmonisation. Si la base du Crit'Air 2 demeurerait retenue avant 2030, le nombre d'exclusions deviendrait trop important. Or, la dérogation doit être l'exception pour que la politique générale conserve tout son sens. **Par ailleurs, cela permet d'inciter davantage les propriétaires de véhicules Crit'Air 3 et au-delà à changer leurs pratiques** et d'accéder plus facilement à l'offre de nouveaux véhicules produits par les constructeurs. En effet, cette offre est totalement insuffisante par rapport aux besoins de nouveaux véhicules.

- **La mise en place de dérogations et exclusions** permettant des exceptions aux restrictions de circulation afin de permettre aux automobilistes qui détiennent un véhicule thermique Crit'Air 3 et plus de réaliser certains déplacements (urgence médicale, impératif tel que contrôle technique...

- **Il convient d'exclure certains véhicules ou usages** . 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 défini à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 susvisé, portant la mention VASP (véhicules spécialisé).

**Les motifs pouvant ensuite générer des dérogations sont les suivants :**

- Une absence d'offre suffisante pour les véhicules de remplacement ;
- Des modes d'exploitation qui génèrent peu de km (petits rouleurs) aussi bien pour les professionnels que les habitants (personnes âgées ...) ;
  - o dérogation de nature économique pour les professionnels (durée d'amortissement) ;
  - o dérogation sociale et technique **pour les petits rouleurs** (remplacer le véhicule n'a aucun sens en matière de bilan carbone) ;
- Les déplacements exceptionnels pour des raisons impérieuses : santé ...
- Des véhicules qui ne circulent qu'exceptionnellement dans les ZFE (habitants des zones voisines venant occasionnellement dans la ZFE pour certaines consommations, cinéma, ...)
  - **Pass ZFE** mais avec un nombre conséquent de jours possibles (une fois par semaine soit 52 par exemple).
- Prévoir bien entendu l'accès aux centres de réparation rapide pour les véhicules, notamment pour toute intervention visant la dépollution, installation spécifique pour abaisser les niveaux de CO2 ...
- **Il convient également de traiter le cas des touristes français et étrangers.** Quelle solution ? Une pré-autorisation risque de rebuter beaucoup d'entre eux et de générer un effet repoussoir au profit d'autres territoires qui, eux, seront de fait, impactés par un nombre croissant de véhicules (polluants ou non)
- ***Reste le cas difficilement solutionnable et très important des collaborateurs qui habitent loin de leur travail et n'ont pas réellement de possibilité de substitution. Quelle solution pour ce grave problème qui, s'il n'était pas solutionné correctement, poserait de graves difficultés supplémentaires à un secteur qui en rencontre déjà beaucoup pour recruter ?***
  - o *dérogation pour raisons sociales ou Pass ZFE tous les jours pour le lieu où la personne travaille pour les personnes habitants loin de son lieu de travail, alors que celui-ci n'est pas bien desservi en transports en commun, les autres moyens seront durablement insuffisants.*

***D'une manière générale, si le cas de l'accès au lieu de travail n'est pas solutionné, certains collaborateurs seront fortement incités à faire davantage de télétravail pour se déplacer le moins souvent possible avec les conséquences immédiates sur l'activité des acteurs situés à proximité des lieux de bureaux (restaurants, commerces ...).***

***Aujourd'hui, dans une très grande majorité des territoires qui ont mis ou devront mettre en place des ZFE-m, les conditions de réussite ne sont pas réunies :***

- ***parkings multimodaux*** permettant de reporter vers d'autres modes de transports plus doux ;

- *densité des transports publics* : non dimensionnés pour supporter une augmentation forte d'usagers dans des conditions acceptables et très souvent insuffisants pour une desserte de substitution des territoires concernés.

*Dans ces conditions soutenir un rythme élevé de mise en place des ZFE-m ferait peser sur la partie la moins aisée de la population de nombreuses conséquences (accès dégradé au travail et aux activités en général).*

6. Pour les zones économiques et commerciales, il convient de promouvoir le « plan de déplacement interentreprises » afin de mutualiser les déplacements et réduire au maximum « l'autosolisme » y compris par le développement d'offres de transports publics
7. Refonte entre l'Etat, les acteurs environnementaux et techniques de la filière et les territoires des modalités des vignettes Crit'Air afin que soient pris en compte notamment la présence de boîtiers au bio-éthanol, l'entretien des véhicules, leur émission réelle constatée ainsi que leur masse (pour les VL) plutôt que leur âge.

Individualiser les critères pour les véhicules les mieux entretenus : La qualité de l'entretien peut avoir des incidences notables sur la quantité de polluants émise par un véhicule. Certains pays voisins (Belgique et Pays-Bas, et bientôt Allemagne) ont intégré un comptage des particules fines au contrôle technique des véhicules de leur parc. Le CNC propose de retenir la proposition du rapporteur de la mission du Sénat d'accompagner les usagers qui ne pourront renouveler leur véhicule à court terme, d'accorder des dérogations d'accès aux ZFE-m aux véhicules apparaissant les moins émetteurs lors du contrôle technique.

Par exemple, les approches doivent être cohérentes : si des aides existent pour des véhicules d'occasion (Crit'Air 1 et Crit'Air 2), les dispositifs doivent permettre aux utilisateurs de les utiliser suffisamment souvent. C'est en particulier le cas pour les professionnels qui doivent pouvoir amortir leur investissement. Dans le cas contraire, ils ne seront pas en capacité de le faire.

8. Développer en périphérie et au sein des ZFE-m des espaces de logistique urbains permettant l'émergence de nouvelles organisations pour la distribution des marchandises en zone urbaine.

#### La place de la voiture pour l'accès aux commerces

9. Encourager tous les modes de transport alternatif tout en conservant la place indispensable de la voiture dont les Français ont besoin pour leur mobilité.

Au-delà de la mise en place des ZFE – m, l'une des questions cruciales pour l'avenir de nombreux magasins est celle de l'accès en voiture.

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.).

**Encourager tous les modes de transport alternatif tout en conservant la place indispensable de la voiture** dont la majorité des Français aura durablement besoin ; 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.

#### **10. Créer des hubs multimodaux dédiés au stationnement des voitures à l'entrée des ZFE**

Les collectivités doivent 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 (parcs relais) aussi bien pour les habitants que les touristes avec dispositif dynamique d'emplacements disponibles et mettre 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 pourrait d'ailleurs être facilité par des voies dédiées au covoiturage.

Un développement suffisant de ces dispositifs doit être un préalable à la mise en place de ZFE, dans tous les cas, un préalable au « durcissement » des critères.

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 doit être possible de payer son trajet en covoiturage jusqu'à l'entrée de la ZFE, son stationnement au hub multimodal, puis son trajet en transports en commun ou free floating, permettant de finir son parcours au sein de la ZFE.

#### **Au titre des aides et de l'implication des habitants**

**11. Extension du périmètre géographique des aides aux habitants et usagers des territoires voisins** des ZFE impactés par celles-ci et élargissement des aides aux acteurs économiques locaux (artisans, commerçants).

**12. 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.

La prime à la conversion est plébiscitée par de nombreux ménages modestes qui n'ont pas forcément les moyens d'acquérir un véhicule neuf.

**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, il faut rendre éligible les véhicules d'occasion. 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.

**Le CNC 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.

- 13. Doublement des aides à la conversion de l'Etat, notamment pour les bas revenus,** avec une multiplication du nombre de paliers d'éligibilité aux aides selon le revenu et instauration d'une aide aux primo-acquérents, (qui ne bénéficient par définition pas des aides à la conversion) sous condition de ressources avec versement d'une partie des aides dès l'achat du véhicule afin d'éviter les avances
- 14. Simplification et harmonisation de l'accès aux aides** et gestion de celles-ci par un **guichet unique** sous la responsabilité des territoires de ZFE (à l'instar de ce qui a été mis en œuvre pour la rénovation énergétique) et accompagnement local renforcé par un développement de « **l'aller vers** » auprès des publics à aider (formation des acteurs, accueil dans les équipements de quartiers ou les permanences des associations caritatives ...).
- 15. Conseil mobilité alternative :** mettre en place, dans chaque ZFE-m, à l'exemple de ce qui a été fait à Strasbourg, **un conseil de mobilité individuel gratuit** aussi bien pour les professionnels que pour les habitants pour permettre à chacun de trouver les meilleures mobilités alternatives à sa disposition
- 16. Participation des habitants et prise en compte des besoins des territoires :** bonnes pratiques en matière de concertation, conseils en mobilité, renforcement des diagnostics pour y intégrer des éléments socio-économiques et de capacités de reports modaux ..., afin de préparer au mieux la mise en œuvre des ZFE. La concertation et la recherche d'équilibre entre les territoires est indispensable pour éviter les fractures et disparités sociales.
- 17. Elargissement du dispositif du prêt à taux zéro garanti par l'Etat dans chaque territoire de ZFE (aujourd'hui seulement 4 territoires ZFE testent le prêt à taux zéro) selon des modalités susceptibles de bénéficier aux ménages les plus précaires** (élargir l'accès à l'emprunt afin de ne pas le limiter à ceux et celles déjà éligibles au crédit à la consommation) ainsi qu'aux revenus « moyens » (relèvement des plafonds) et appui aux dispositifs de **micro-crédit** par des organismes soutenus par les banques et bénéficiant d'une caution de l'Etat dans chaque territoire.

Le CNC souhaite élargir le dispositif PTZ aux véhicules de transport de marchandise tel que le propose le rapport de mission du Sénat.

- 18. Soutenir et accélérer l'installation de bornes de recharge (IRVE) et stations d'avitaillement en carburant alternatif**

La mise en place d'une électrification de la flotte de véhicules de toute nature ne peut être indépendante de la densification de l'équipement du territoire en carburants ou source d'énergie de substitution aux carburants fossiles, bornes électriques mais pas seulement. Accompagnement du **développement des énergies alternatives et du maillage des réseaux d'avitaillement**.

Ces infrastructures sont encore limitées à ce jour. Il faut également compter le temps de recharge pour les véhicules électriques, beaucoup moins souple que celui des véhicules thermiques avec des conséquences sur la productivité pour les professionnels en particulier.

Or, ceci n'est pas sans poser de nombreuses difficultés, telles que :

- 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 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 que tous les acteurs du marché ne sont pas en mesure de soutenir.
- Pour les bornes sur les parkings (commerce ...), les difficultés juridiques de mise en œuvre et le financement restent réels. Quelques exemples :
  - Quel contrat avec un tiers investisseur (20 ans ou 25 ans) alors même qu'il existe un bail de 10 ans maximum entre le propriétaire et l'exploitant ?
  - Conserver les parkings accessibles jour et nuit ;
  - Faible utilisation des bornes alors que la loi fixe une densité élevée ;
  - Quelle stabilité des dispositifs techniques ?
- L'accès à des bornes de chargement en ville reste une difficulté majeure aussi bien pour les immeubles d'habitation, que dans les rues. Cela pose le problème des véhicules individuels mais également ceux des artisans, commerçants, des acteurs des marchés ...

Il est notamment impératif que le réseau soit dense sur la totalité du territoire et pas seulement pour les territoires les plus denses.

**Il est donc essentiel de prévoir un soutien spécifique à l'installation de ces infrastructures dont les bornes de recharge d'électricité dont les obligations d'installation existe sur les parkings, 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 plus faciles à équiper.**

**Au titre de l'information et de la communication :**

- 19. Le gouvernement doit accompagner les communes et intercommunalités pour la réalisation de campagnes et communication visant à améliorer l'acceptabilité des dispositifs auprès des population concernées**

**20. Un outil d'information global indispensable pour les automobilistes.**

Selon la récente mission du Sénat sur le sujet, 60 % des Français ignorent ce qu'est une ZFE.

Par ailleurs, il est difficilement concevable d'exiger de nos concitoyens qu'ils vérifient, avant de planifier leur trajet, les réglementations de chaque métropole en termes de circulation. Ceci d'autant plus si les automobilistes sont des touristes étrangers par exemple.

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. Cet outil pourrait être calqué sur l'outil ZFE-m mis en place pour les acteurs de la logistique <https://zfe.green/>

**21. L'implantation des ZFE-m pose d'importantes difficultés de compréhension pour les automobilistes de la zone de chalandise.** Le risque de complexité de perception d'accès au sein des ZFE, en particulier vers les centres-villes, est si fort que l'effet repoussoir risque d'aller au-delà de la réalité des conséquences des mesures prises. Percevant un risque (amende ...), certains citoyens pourraient renoncer à circuler vers les unités urbaines concernées, de peur de la sanction ... D'où l'importance d'outil de pédagogie, de communication, ainsi que de période probatoire suffisamment longue d'avertissement avant toute sanction.

**Au titre de la rénovation et de la disponibilité des véhicules :**

- 22.** Soutien à la **filiale du RETROFIT** ainsi qu'aux garages **solidaires** afin que soient rénovés et rendus moins émetteurs certains véhicules d'usagers ayant bénéficié d'aides à la conversion, qui seraient susceptibles d'être réutilisés dans des **flottes de locations sociales** (plutôt que détruits).
- 23.** **Elargissement des bénéficiaires des aides pour l'achat de véhicules d'occasion disponibles sur le marché ou pour une transformation (RETROFIT).**
- 24.** Mise en œuvre d'un **leasing social** adapté aux ménages les plus précaires, sans majoration du premier loyer.
- 25.** **Aide à l'acquisition pour les professionnels (marché, artisans, transports ...)** : renforcer les aides d'acquisition de véhicules « propres en tenant compte à la fois du coût de ce type de véhicules mais également du surcoût généré par la dépréciation de la valeur de revente du véhicule remplacé ».

**Malgré le bonus écologique, les aides ne suffisent pas pour investir dans des véhicules propres professionnels que ce soit VUL ou poids lourds.** En effet, le reste à charge après les aides pour un VUL électrique ou un poids lourd est bien supérieur au coût d'achat d'un véhicule diesel. De même, les aides régionales sont souvent non adaptées puisqu'elles ne permettent pas d'en bénéficier en cas de location, une pratique très répandue par nos professionnels.

**Pour la catégorie des VUL < 3,5 t :**

- Adapter les montants des aides à l'acquisition de VUL électriques en ménageant une progressivité des montants alloués selon l'autonomie des batteries des véhicules ;

- Favoriser le recours aux véhicules faibles émissions en aidant les détenteurs de VUL thermiques à renoncer à leur usage (« prime à la casse ») au bénéfice du recours aux moyens à faibles et très faibles émissions, notamment ceux des professionnels déjà équipés, dans un objectif d'optimisation et de décongestion urbaine ;

#### 26. L'absence d'offre de substitution pour certaines professions (baisse du volume utile ...) :

L'exemple des marchés.

Certaines professions (ex : primeurs pour les marchés) doivent s'approvisionner plusieurs fois par semaine au MIN. En cela, la plupart doivent traverser une ZFE-m et utilisent des poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

**Aujourd'hui, ce type de véhicule n'est, pas adapté sous la forme électrique ou hydrogène pour l'utilisation qu'en font une partie des professionnels :**

- L'autonomie d'un poids lourd électrique est réduite lorsque le poids de la charge est conséquent. Les batteries d'un tel véhicule sont lourdes, **les camions devront transporter moins de marchandises ou auront une autonomie très inférieure**
- **Les véhicules électriques ont une durée de vie plus courte** ayant pour origine une usure des batteries leur faisant perdre de l'autonomie, ce qui impacte la durée d'amortissement donc d'investissement/financement...
- **L'offre de tels véhicules est faible** ce qui entraîne un surcoût difficilement supportable et un temps d'attente pour l'acquisition.

**Au titre des alternatives de mobilité :**

#### 27. Assurer un service de transports en commun serein et de qualité :

La qualité des transports en commun (fréquence, amplitude horaire desserte, confort) est une condition de leur utilisation pour se rendre au travail, bien entendu, mais encore plus pour les besoins non impératifs (loisir, consommation, tourisme ...). Ce qui, en effet, est « supporté/accepté » par les collaborateurs au quotidien, ne le sera pas par les autres usages car les citoyens ont maintenant d'autres possibilités, d'autres sollicitations, voire d'autres manières de satisfaire leurs attentes et besoins (e-commerce par exemple ...).

Or les améliorations des transports relèvent d'une politique publique qui réclame du temps long. Il est impératif de mettre en cohérence les étapes de mise en place des ZFE – m avec une réelle réponse de mode déplacement alternatif correspondante.

Par ailleurs, les transports en communs (surtout tramways et bus) sont fréquemment interrompus lors de manifestations le samedi. Pour les lieux concernés, il est de plus en plus indispensable de proposer des solutions de substitution fortes et systématiquement accessibles en remplacement, afin de rendre les centres-villes toujours accessibles à ses clients.

28. Pérennisation des capacités, notamment fiscales, de **financement des autorités organisatrices de mobilité** afin de maintenir et de renforcer l'offre urbaine et d'en soutenir le développement.
29. Création autour de chaque grand territoire de ZFE de plusieurs **lignes de bus express** sur les axes majeurs, avec parkings de rabattements sécurisés, gares autoroutières et sites propres éventuels et amélioration des **dessertes ferroviaires du quotidien** (RER Métropolitains, transport fluvial ...)
30. Soutien renforcé au **covoiturage** en périmètre urbain et interurbain avec accès aux voies réservées et sécurisation des **cheminements à vélo**, notamment en voirie interurbaine ainsi que de leur **stationnement**.
31. Soutien au développement des capacités **d'autopartage et de free-floating** en territoires d'habitat social et dans ceux bénéficiant d'une moins bonne desserte (avec une offre de tarification solidaire adaptée).

#### **Au titre de la cohérence et de l'acceptabilité pour l'activité économique et la logistique**

32. Prise en compte du **degré de maturité des technologies et des délais de commande** et mise en place d'une **phase transitoire** permettant aux **véhicules de marchandises Crit'Air 2 de circuler au moins jusqu'en 2030** dans les villes interdisant le diesel.

Le Conseil National du Commerce appelle donc les collectivités à autoriser la circulation des véhicules Euro 6 (Crit'Air 2) au moins jusqu'à 2030, échéance réajustable en fonction de la levée progressive des freins au déploiement des véhicules classés Crit'Air 1 ou 0 évoqués ci-dessus. Les véhicules Euro 6, très efficaces en matière de réduction d'émissions de polluants atmosphériques (Nox et particules fines) que les ZFE-m cherchent à réduire, forment l'immense majorité des véhicules neufs mis en circulation qui doivent pouvoir aller au terme de leur période d'amortissement.

Les vignettes Crit'Air ne tiennent compte que de l'année de mise en circulation et non d'autres critères tels que la qualité de l'entretien, la puissance, le poids ou la consommation. Réviser le système de vignettes Crit'Air comme le recommande l'AMF et les députés Bruno Millienne et Gérard Leseul dans le cadre de leur mission parlementaire sur les ZFE est une piste qui doit rester ouverte afin de tenir compte des émissions des véhicules automobiles en conditions réelles de conduite et de prendre en compte l'ensemble des polluants tels que ceux issus du freinage ou des pneus.

Eventuellement, comme mesure de repli, créer une catégorie Crit'Air 1 bis pour sortir de la vignette Crit'Air 2, les véhicules diesel Euro 6 compte tenu de la date d'immatriculation par rapport à septembre 2015 (dieselgate).

**Les véhicules Crit'Air 2 utilisés par les professionnels représentent un peu plus d'un véhicule sur 2, les autres relevant du Crit'Air 3 et avant constituant, au 1<sup>er</sup> janvier 2022, 20% du parc poids lourds en circulation**. Cette tolérance permettrait d'agir en priorité et plus rapidement sur cette dernière catégorie et donnerait du temps aux professionnels qui ont investi il y a moins de dix ans. Cette décision permettrait de limiter les tensions sur le marché et éviter les dispersions des dispositifs d'aide en planifiant davantage leur coût dans le temps

**33.** Publication d'un **guide national de bonnes pratiques** des collectivités en matière d'aides et d'incitations à la transition et **valorisation des expérimentations** de décarbonation des flottes déjà engagées par les acteurs économiques en collaboration avec les autres initiatives déjà en cours (MTECT, InterLud ...).

**34. Harmonisation des réglementations de circulation à l'échelle régionale.**

Les entreprises évoluent sur des zones de chalandise ne se limitant pas au périmètre d'une ZFE-m mais sont pour la plupart amenées à faire circuler leurs véhicules de façon interrégionale, nationale ou internationale, les amenant à devoir circuler sur plusieurs ZFE-m ou leur équivalent en dehors des frontières de l'hexagone. Il n'est pas envisageable de demander aux entreprises de se doter d'autant de types de véhicules que de ZFE-m dans lesquelles elles évoluent.

Sans préjudice de spécificités locales rédhibitoires (par exemple des impératifs topographiques limitant la circulation à certains gabarits de véhicules), il est indispensable que les ZFE-m, prioritairement celles faisant partie d'un même bassin économique, harmonisent leurs règles de circulation (poids et dimensions, classement Crit'Air, horaires etc...). Cette harmonisation est indispensable car elle permet aux entreprises d'optimiser à la fois leurs investissements et leurs organisations logistiques (plans de transport) par un gommage des « effets frontière ».

Ainsi, à titre d'exemple dans les Hauts-de France, sur une même métropole géographique, on imagine mal des règles non-harmonisées autour de Lille, avec Béthune, Valenciennes, Arras, Douai et Lens.

Dans le Grand-Est et Alsace, autour de Strasbourg et de Mulhouse et de Metz et de Nancy.

En Rhône-Alpes autour de Lyon, avec Valence, Saint-Etienne, Chambéry, Annecy, Annemasse et Grenoble.

Sur l'Arc méditerranéen entre Nîmes, Montpellier, Avignon, Aix-Marseille, Toulon et Nice.

**35. Adapter le calendrier de la mise en place des ZFE pour tenir compte des réalités économiques des entreprises et de l'offre de véhicules sur le marché :**

- Intégrer au processus d'études préalables, de mise en place et d'évaluation, des représentants des organisations professionnelles représentant les entreprises, notamment de proximité en sus des représentants des chambres consulaires prévus par les textes.
- Créer un organisme de gouvernance ad hoc des ZFE ; instance de suivi, multipartites (dont Etat, collectivités locales, organisations professionnelles (en particulier du commerce), chambres consulaires, filière automobile ...) pour la remontée des difficultés, les bonnes pratiques de la mise en œuvre mais également des adaptations à envisager, aussi bien pour les entreprises (aides, pratiques, réglementation) que pour les citoyens.

**36. Accompagner les conséquences importantes sur certaines professions : l'exemple du service automobile :**

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 (source Mobilians). 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.

**37. Développer une logistique du premier kilomètre mutualisée pour le commerce**

Puisque la ZFE – m n'est qu'un volet de complexification/contrainte supplémentaire de la logistique urbaine, il est de plus en plus probable que nombre d'enseignes se servent à l'avenir des stocks magasins afin de livrer leur e-clients. Et en parallèle, il est souhaitable que les commerçants indépendants soient de plus en plus nombreux à vendre par internet. Favoriser le développement d'entrepôts dans les espaces déjà urbanisés, en réservant certains espaces déjà urbanisés, dents creuses, friches urbaines, à l'implantation de ces entrepôts. Favoriser et organiser le retour des emballages, déchets ainsi que celui des invendus et produits en service après-vente

La mise en place d'une ZFE complexifie les accès et impose d'accélérer la réflexion, d'inciter et favoriser la mise en place de services de collecte mutualisée pour le premier kilomètre. Imaginer le recours au fluvial et au ferroviaire relayé en zone dense pour la livraison finale par des transports en mode doux tel que le vélo cargo. Les flux urbains entrants et sortants ont tendance à s'accroître alors que les contraintes d'accès augmentent dans le même temps. La mutualisation doit pousser à une organisation plus cohérente et permettre aux acteurs de toute taille de répondre efficacement à leurs enjeux (livraison des clients ...) dans des conditions économiques et environnementales les meilleures.

**38. Promouvoir activement les services qui favorisent la mutualisation des opérations de livraison et la réduction du nombre de mouvements par le bénéfice d'un taux de TVA réduit ;**