



Note de positionnement FNTR : Les ZFE-m et le Transport Routier de Marchandises

Rôle des zones à faibles émissions mobilités (ZFE-m)

Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ont été créées pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé des habitants des agglomérations où la pollution de l'air est importante. Dans le périmètre d'une ZFE-m, seuls les véhicules les moins polluants (en fonction de leur certificat vignette Crit'Air) ont le droit d'y circuler.

Ce contexte se trouve renforcé par la Loi Climat et Résilience qui instaure la mise en place de ZFE-m pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Soit d'importants impact pour le secteur du Transport Routier de Marchandises, confrontés à des restrictions d'accès des calendriers irréalistes, une offre faible et des réseaux d'avitaillement insuffisants et qui doit réaliser sa transition énergétique pour continuer à circuler.

Le fort ancrage régional et départemental de la FNTR nous permet de travailler avec chaque collectivité sur la mise en place de bonnes pratiques pour le transport routier de marchandises au sein des ZFE-m.

Pour contribuer à la réussite de ces zones à faibles émissions, en tenant compte de notre profession, la FNTR suggère le déploiement de 7 propositions au niveau national.

Véhicules

1

Adapter les calendriers des ZFE-m à la réalité industrielle des constructeurs en permettant aux véhicules Crit'air 2 de circuler jusqu'en 2030, de sorte à ce que la transition puisse se faire. Pour cela nous préconisons de passer par la voie réglementaire avec un décret qui décalerait la date butoir de 2025, fixée par la loi climat et résilience.



2

Établir une liste de dérogations nationales destinées aux usages dépendants techniquement du diesel. Ce qui permettrait de faire disparaître les dérogations régionales actuelles et de donner plus de lisibilité aux acteurs du transport.



3

Pérenniser et renforcer les aides à l'acquisition pour tous les véhicules à énergies alternatives : subventions (à hauteur de 40 % du surcoût), suramortissement et prêts à taux zéro garantis par l'État sur la durée d'amortissement du véhicule. **Mais également accompagner financièrement tous les investissements annexes nécessaires.**



4

Favoriser la location de longue durée des véhicules à énergies alternatives et inciter les constructeurs à développer cette offre.

Énergies



5

Inclure en Crit'air 1 l'ensemble des carburants décarbonés de 1ère, 2ème et 3ème génération, notamment le HVO pour répondre à la diversité des usages. Aujourd'hui pour certaines ZFE existantes, seuls les véhicules Crit'air 1 pourront circuler à très court terme, avec des calendriers d'interdiction du diesel à 2024 et 2026. Actuellement ce sont les véhicules essences Euro VI, les véhicules 100 % hydrides et hydrogène, les véhicules gaz, les véhicules rechargeables et les véhicules B100 non réversibles qui bénéficient du Crit'air 1.



6

Garantir la stabilité fiscale des énergies alternatives pendant toute la durée du quinquennat (exemple pas d'augmentation de la TICGN).



7

Assurer un maillage territorial suffisant de bornes de recharge, en développant un réseau de distribution en énergies alternatives dense, étendu et fiable sur l'ensemble du territoire français. La disponibilité de l'énergie est une des composantes de la transition énergétique.