



Dérogations dans les ZFE-m

L'harmonisation des dérogations au sein des ZFE-m

Constat

La mise en place des ZFE-m doit permettre de réduire la pollution atmosphérique en contraignant la circulation des véhicules polluants. Depuis la loi Climat et Résilience, les agglomérations de plus de 150 000 habitants doivent également déployer une ZFE-m, soit 45 territoire concernés d'ici 2025. C'est un enjeu de santé publique, relevant de la responsabilité de l'État, qui peut à ce titre coordonner les modalités de ces zones.

L'émergence des ZFE-m et la nécessité de continuer à approvisionner les villes, malgré les restrictions d'accès, dont des interdictions de circuler avec des véhicules diesel dans les prochaines années, génèrent la mise en place de dérogations nationales et régionales. Soit plus d'une centaine de dérogations difficilement appréhendables pour les professionnels, avec un fort impact économique. Ce nombre vient souligner la problématique de la règle telle qu'elle est définie aujourd'hui.

Depuis plusieurs années pour répondre à la nécessité de réaliser sa transition énergétique, le secteur du transport de marchandises s'engage, ainsi les immatriculations de poids-lourds Euro VI/ Crit'air 2 progressent chaque année et représentent aujourd'hui plus de 80 % des parcs tracteurs des entreprises de transport.

Le parc roulant au GNV (10 000 véhicules) et à l'électrique augmente également. Ceci malgré un contexte économique défavorable à l'investissement du secteur.

Récemment, la rédaction de la feuille de route décarbonation du TRM a mis en exergue les nombreuses contraintes énergétiques, techniques et d'avitaillement pour effectuer la transition énergétique, qui ne pourra se faire que sur plusieurs années et via un mix énergétique.

Nos propositions

Dans le contexte actuel, nous proposons de prendre en compte la composition du parc actuel et les contraintes de renouvellement pour construire une nouvelle liste de dérogations.

1

Premièrement nous demandons **un report de l'interdiction du Crit'air 2 à 2030 pour les véhicules lourds**, sous forme de décret. De fait les émissions de polluants sont faibles pour cette catégorie. Cette mesure va **simplifier et harmoniser la plupart des dérogations existantes**, un enjeu fort pour les transporteurs. C'est aussi un vecteur d'accélération de l'investissement dans la transition énergétique des flottes les plus anciennes, par la garantie de stabilité apportée aux entreprises.

2

En complément de ce report, et pour accélérer la transition, il est nécessaire d'encourager les entreprises qui possèdent des flottes Crit'air 1 et Crit'air 0, en accordant des **avantages** (plages de livraisons plus importantes, circulation dans les couloirs de bus par exemple)

Enfin pour certaines activités spécifiques, nous demandons d'inscrire dans une liste de dérogations nationales les deux dérogations suivantes :

01

Une dérogation pour les flottes de poids-lourds Crit'air 3 avec un renouvellement long du fait de leur exploitation ou possédant un aménagement spécifique (par exemple, déménagement, transports exceptionnels, transport de matières dangereuses et TP).

02

Une dérogation sous forme d'un pass ZFE pour les véhicules qui circulent très ponctuellement dans les ZFE-m (transports d'animaux vivants, transports de grume à titre d' exemple)