



Atelier n°1

Rencontre régionale de la
logistique des circuits courts

Impact des ZFE-m pour la
livraison des centres-villes

Animateur :

- Roland CONDOR, EM Normandie

Intervenants :

- Valérie BAILLY-HASCOËT, Institut du Droit International des Transports
- Charlotte VARIN, Métropole Rouen Normandie
- Valentin BAUDOUIN, Oofrais
- Elisabeth PUECH D'ALISSAC, GAEC de la ferme du pays

Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) visent à améliorer la qualité de l'air ambiant dans les territoires où elle est la plus dégradée notamment en raison des émissions dues aux transports terrestres. Elles se basent sur la classification Crit'Air établie à partir de l'énergie utilisée par le véhicule et de sa date d'immatriculation.

ZFE LOM

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) impose de créer des ZFE dans les **zones où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière** (au moins 3 années sur les 5 dernières) et où les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements. Concrètement, dans une ZFE LOM, il y a lieu d'adopter des mesures de restriction de la circulation à l'égard des véhicules particuliers (VP) et des véhicules utilitaires légers (VUL), et d'interdire la circulation des seuls VP selon un calendrier légal :

- Depuis le 1^{er} janvier 2023 : interdiction des VP diesel de plus de 22 ans et VP essence de plus de 26 ans (Crit'Air 5 et non classés)
- Au 1^{er} janvier **2024** : interdiction des VP diesel de plus de 18 ans (Crit'Air 4)
- Au 1^{er} janvier **2025** : interdiction des VP diesel de plus de 14 ans et VP essence de plus de 19 ans (Crit'Air 3)

ZFE Loi Climat et Résilience

La loi Climat et Résilience impose de créer une ZFE dans les **agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici le 1^{er} janvier 2025**. Sur les 33 agglomérations potentiellement concernées, seule Saint-Nazaire, Le Mans et Angers pourraient potentiellement être exemptées de cette obligation. En Normandie cela concerne les villes de Caen et du Havre.

ZFE-m de la Métropole Rouen Normandie (MRN)

La **Zone à Faibles Émissions de la Métropole de Rouen** s'étend sur **13 communes** de l'agglomération. Elle **interdit tous les véhicules Crit'air 4 et 5** (VL, VUL, PL, deux-roues motorisés), sauf dérogations nationales et locales, en exemptant les véhicules agricoles ou forestiers (ex : tracteurs, machines agricoles) qui sont hors « réglementation ZFE » et n'ont pas à afficher de certificat Crit'Air et sauf dérogations temporaires (30 juin 2024) :

- Pour certains types de véhicules (ex : véhicules frigo)
- Pour certains usages : entreprises de l'économie sociale et solidaire, aide alimentaire, manifestations ou événements festifs sur la voie publique, commerçants ambulants non sédentaires, véhicules des sociétés ou exploitants agricoles (code NAF ou APE entre 01.10 et 01.29 inclus), transport d'animaux vivants, y compris le transport équin.

L'idée d'un "Pass ZFE 24h" donnant un droit d'accès à la ZFE 24 fois/an pour 24h est en cours d'étude.

La ZFE-m de la MRN sera concernée par l'interdiction des Crit'Air 5 en 2025 sauf si elle est encore en-dessous des seuils en 2023, car cela fera 3 années (2020-2022 et 2023) sur 5 où les seuils n'auront pas été dépassés. D'où la perspective de ne pas interdire les Crit'Air 5 en 2025 (même si on les dépassait à nouveau en 2024).

Toutes les informations à jour sont disponibles en ligne dans le rapport réglementaire et juridique de l'IDIT réalisé dans le cadre du projet CCAP-Log.

Aides financières de la MRN

- **Enveloppe d'1,2M€ pour les petites entreprises** pour l'achat de véhicules plus propres
- **Enveloppe de 500€ à 1000€ pour les particuliers/professionnels**
Aide cumulable avec les autres aides possibles de l'Etat
Aide au rétrofit : modifier le type de moteur d'un véhicule (ex : diesel → électrique ou GPL)

Remarques des participants à l'atelier

→ Un besoin d'information

Un **manque d'informations** sur les échéances, les interdictions, les dérogations et les aides

→ Sur les dérogations et échéances

Des **dérogations restrictives et complexes** à respecter. Ex : en cas de véhicule transformé en véhicule frigo, le certificat ne comporte pas la mention « FG TD » nécessaire pour bénéficier de la dérogation

Demande à bénéficier d'une **dérogation pérenne**, non pas en raison du type de véhicule mais fondée sur la profession

Inversement, les entreprises qui ont investi dans des véhicules à faibles émissions ne comprennent pas la **complexité des reports d'échéance** dans la mise en place des ZFE : les entreprises ont besoin de visibilité et pour faire leurs choix d'investissement

→ Des propositions d'amélioration

Pourquoi ne pas utiliser le **contrôle technique** annuel obligatoire pour interdire les seuls véhicules qui polluent vraiment ? Complexité de la mise en pratique : coût, délai, capacité des véhicules

Le **coût** et les **délais d'attente** des véhicules à faibles émissions, impossible à répercuter dans le prix des produits

Le manque de « rétrofiteurs » (garages habilités à réaliser la transformation de la motorisation des véhicules) sur le territoire normand

Véhicules utilitaires **électriques** : problème de l'**autonomie** (notamment les véhicules frigos), pour le client, le coût d'un transport sous température dirigée en VE est 4 fois plus **cher** que dans un véhicule thermique pour un ou des colis d'un poids de 50 kg, problème de la **capacité de transport** qui est inférieure dans un VE du fait du poids des batteries

→ Sur le zonage des aides

Des aides limitées aux **habitants de la ZFE** ou ceux qui y travaillent, mais pas ceux qui y livrent

→ Sur la mutualisation et l'usage de plateforme

La **mutualisation** des livraisons est complexe à mettre en place (mélange de produits, des tournées différentes)

Les expérimentations de **plateformes de consolidation** des produits pour des livraisons par véhicules à faibles émissions sont en recherche d'un modèle économique stable, se heurtent à la question du **transfert de responsabilité** et à la **perte de la relation client** pour le producteur

Problème de la **multiplication des prestataires** pour faire de la livraison à faibles émissions (ex : remise à un centre de distribution urbaine + chargement sur barge + livraisons par véhicule à faibles émissions ou vélos) : augmentation du coût du transport (frais entreposage, frais manutention, frais transport fluvial et terrestre de livraison finale) et donc de la marchandise

Vous souhaitez aller plus loin ?

Les livrables du projet CCAP-Log sont disponibles en téléchargement sur la page dédiée au projet du site www.logistique-seine-normandie.com

Jetez-y un œil ! →

