

ZFE : le casse-tête du transport français de marchandises

07 DÉCEMBRE 2022



Découvrez la tribune commune de l'OTRE, la FNTR et l'Union TLF dans Les Echos : les réglementations des zones à faible émission vont avoir des conséquences en chaîne sur la vitalité des centres-villes, de leurs commerces de proximité, et sur les zones industrielles, préviennent les présidents Alexis Gibergues, Eric Hemar et Jean-Christophe Pic.

« De plus en plus nombreuses sont les voix qui s'élèvent contre les « Zones à faibles émissions » taxées désormais de « Zones à Forte Exclusion ». Depuis la loi Climat et Résilience, les métropoles ont la main pour instaurer des restrictions de l'accès aux centres-villes de certains véhicules. Dès le 1er janvier 2025, les véhicules Crit'Air 3 ne pourront plus accéder dans certaines métropoles.

Ce que l'on sait moins, c'est que les ZFE s'appliqueront également au transport de marchandises ! Alors que la loi Climat et Résilience ne visait des restrictions de circulation que pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes, la plupart des métropoles ont embarqué dans leurs calendriers les véhicules plus lourds, en plus des camionnettes...

Aux Pays-Bas, la réglementation des ZFE est harmonisée entre les territoires et n'interdit les véhicules Diesel qu'à partir de 2030. Et ce pays a avancé six fois plus vite que la France sur l'installation du réseau d'avitaillement électrique.

Dans le transport de marchandises, la planification, c'est maintenant ou jamais. Si un nouveau plan harmonisé et réaliste de déploiement des ZFE n'est pas décidé dans les toutes prochaines semaines entre l'Etat et les collectivités locales, les calendriers et dérogations seront si nombreux qu'il ne sera plus possible de faire machine arrière. Et les difficultés d'approvisionnement des centres-villes seront bientôt une réalité » conclut l'article

[Lire la suite de la Tribune](#)