

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 2210

présenté par

M. Le Fur, M. Abad, M. Bony, M. Leclerc et M. Quentin

ARTICLE 27

Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« Le plan d'action vise notamment la réduction de la pollution atmosphérique en dessous des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé aux abords des établissements recevant des publics sensibles, en particulier des enfants. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 27 prévoit que dans le cadre de leur plan climat-air-énergie territorial, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ou couverts par un plan de protection de l'atmosphère devront prévoir un plan d'action contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national pour 2025 et 2030.

L'objectif est de respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles. Dans le cadre de ces mesures, les EPCI seront tenus d'étudier la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE).

En créant ces zones à faibles émissions – ZFE, l'État et les collectivités territoriales doivent prendre en compte les nécessités de déplacement des professionnels dans l'exercice de leur activité (artisans du bâtiment, professionnels de santé etc...) ainsi que de leurs contraintes techniques et économiques, dans le cadre d'une concertation associant leurs représentants.

En Commission, cette proposition a été rejetée, le Gouvernement indiquant que les modalités de la concertation sont déjà prévues dans le Code général des collectivités territoriales, le rapporteur

soulignant que le point de vue de tous les acteurs doit être pris en compte, les professionnels étant des acteurs parmi d'autres.

L'objet du présent amendement est de défendre, grâce à sa précision mentionnée dans la loi, la nécessité de consulter les organisations professionnelles, car celles-ci ne sont pas systématiquement associées dans les concertations, ce qui pose problème notamment dans la prise en compte des nécessités de déplacement des professionnels de l'économie de proximité.

Le Code des collectivités locales prévoit la consultation des organismes consulaires, mais les enjeux sont tels, s'agissant de la mise en place de telles zones, avec des distinctions selon les secteurs que la consultation des organisations professionnelles est indispensable.

Or on constate qu'aujourd'hui, les zones à circulation restreinte se mettent en place sans que les pouvoirs publics aient suffisamment réfléchi aux impacts de ces zones et de leur organisation sur les entreprises de proximité concernées.

Ces professionnels sont parfaitement conscients des enjeux en termes de santé publique et de qualité de l'air. Mais ils exigent qu'en regard de ces enjeux soient traités les enjeux économiques des entreprises de proximité qui seront impactées et que la mise en place des ZFE s'accompagne de phases d'expérimentation.

Nombre de difficultés surgissent pour les chefs d'entreprises des TPE s'il souhaitent « rouler plus propre » : certes l'offre de véhicules professionnels s'est beaucoup élargie, mais les TPE n'ont pas toujours accès aux modèles les moins polluants, en dépit des aides gouvernementales.

Au-delà de l'achat du véhicule en lui-même, se posent différents problèmes logistiques au chef d'entreprise d'une TPE : points d'avitaillement, coûts et durée d'avitaillement...

A supposer qu'un chef d'entreprise ait fait le choix de l'électrique ou du gaz, il ne va pas disposer de sa propre station d'avitaillement ou de sa propre borne de recharge.

Il sera donc tributaire de coûts non négociés (cas du gaz) et de l'emplacement des points d'avitaillement pas forcément localisés à proximité de son entreprise.

Si l'utilitaire est d'une certaine taille, il peut tout simplement excéder la taille des emplacements publics de recharge électrique.