

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 2218

présenté par

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

ARTICLE 28

I. – À l'alinéa 11, après le mot :

« alinéa, »,

insérer les mots :

« après le mot : « nécessité », sont insérés les mots : « en tenant compte des déplacements des professionnels dans l'exercice de leur activité, ainsi que de leurs contraintes techniques et économiques, évalués grâce à une concertation avec les organisations professionnelles représentatives des secteurs concernés et ».

II. – En conséquence, après le même alinéa, insérer l'alinéa suivant :

« a) *bis* À la même première phrase du même alinéa, après la dernière occurrence du mot : « aux », sont insérés les mots : « organisations professionnelles reconnues représentatives au niveau national et interprofessionnel et aux » ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 28 révisé le dispositif des « zones à circulation restreinte » (ZCR), qui deviennent des « zones à faibles émissions » (ZFE) et dont la mise en place sera obligatoire avant le 31 décembre 2020 pour les collectivités sur le territoire desquelles les niveaux de pollution sont régulièrement dépassés.

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...) dans le cadre d'une concertation associant les

organisations professionnelles représentantes des secteurs concernés et leur permettant de s'exprimer sur les objectifs visés et les moyens proposés pour les atteindre.

C'est l'objet de cet amendement de le mentionner explicitement à l'article L. 2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, car les organisations professionnelles concernées 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 constat porté aujourd'hui est que 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.

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.

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.

Les chefs d'entreprises des TPE sont aussi confrontés à de nombreuses difficultés pour « rouler plus propre » : certes l'offre de véhicules professionnels s'est élargie, mais reste insuffisante et ne répond pas encore suffisamment aux contraintes liées à leurs activités professionnelles.

De plus 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'une TPE : points d'avitaillement, coûts et durée d'avitaillement...

A supposer qu'un chef d'entreprise ait fait le choix de l'électricité 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.