

Feuillelet de pratiques d'association des acteurs économiques dans la mise en place des Zones à Faibles Émissions



Crédits photos : © Terra

Introduction

Les éléments de bonnes pratiques présentés sont issus des travaux conduits à l'occasion de la concertation nationale menée au premier semestre 2023 sur le volet logistique des ZFE, conduite par France Urbaine avec le concours de l'Union TLF et des fédérations professionnelles réunies dans le comité technique de liaison de la logistique urbaine avec l'appui de la DGITM¹.

Ils se nourrissent également d'un travail commandé par la DGITM au Cerema auprès de six collectivités ayant déjà mis en place une ZFE : l'Eurométropole de Strasbourg (EMS), la Métropole de Rouen Normandie (MRN), Grenoble Alpes Métropole (GAM), la Métropole du Grand Paris (MGP), la Métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP) et Grand Lyon (GL) – ainsi que des échanges mis en place lors d'un Groupe de travail piloté par la DGITM et la DGEC² et associant l'Union TLF, Bordeaux Métropole, Grenoble Alpes Métropole et l'Eurométropole de Strasbourg.

Les entretiens réalisés par le Cerema apportent de nombreux éléments d'information sur la façon dont ont été conduites les démarches de ZFE sur les différents territoires, sur les objectifs visés et les stratégies mises en œuvre pour faciliter l'acceptation des mesures restrictives de la part des acteurs économiques et des particuliers, ainsi que sur le lien établi par les acteurs publics locaux entre la démarche de ZFE et leur politique de logistique urbaine. Les informations recueillies permettent de dessiner des perspectives pour faciliter et établir des propositions pour améliorer les démarches des ZFE à venir.

Ces bonnes pratiques sont issues des travaux d'élaboration des chartes de logistique urbaine durable, dans le cadre du programme CEE InTerLUD et plus particulièrement des EPCI ayant souhaité inscrire dans le processus de concertation celui de la mise en place d'une ZFE (Nantes Métropole, Communauté d'Agglomération de Pau Béarn Pyrénées).

¹ Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités

² Direction générale de l'énergie et du climat



1. Prendre en compte la diversité des acteurs économiques impactés par la mise en application des ZFE

Les activités logistiques urbaines concernent des activités extrêmement variées qui ont leur propres contraintes commerciales et organisationnelles. L'ensemble de ces acteurs économiques doivent être pris en considération lors de la mise en œuvre d'une ZFE sur un territoire.

Deux grandes catégories d'activités peuvent être distinguées :

- ◆ Livrer des marchandises à des clients particuliers ou professionnels : transporteurs, grossistes : ces acteurs disposent d'une flotte dédiée au transport de marchandises.
- ◆ Utiliser des véhicules pour son activité : s'approvisionner, se rendre chez les clients, livrer ou encore stocker et recycler, ces activités impliquent des types d'entreprises et des types de véhicules très différents (véhicules frigorifiques, grues, gestion des déchets...) de par la diversité des marchandises transportées. Dans cette catégorie on retrouve notamment, des commerçants qui peuvent s'approvisionner eux-mêmes en marchandises, des artisans et producteurs locaux. Pour ces acteurs le transport de marchandise n'est pas la tâche

principale et les taux de renouvellement des véhicules sont plus longs.

Dans cette catégorie, on retrouve également les acteurs du BTP et les véhicules de chantier (pour certains véhicules spécifiques il n'existe pas de motorisation Crit'Air 1 et E).

Chiffres clefs

- *Le parc des transporteurs professionnels en France est de 530 000 véhicules lourds et plus de 2,6 millions de véhicules utilitaires légers.*
- *50% des véhicules lourds et 88% des véhicules légers appartiennent au transport pour compte propre, c'est-à-dire à l'activité de transport effectuée par une entreprise elle-même pour ses propres besoins.*
- *Le renouvellement de ce parc est en moyenne de 9,2 ans en moyenne. Il est plutôt de l'ordre de 10-15 ans pour le transport pour compte propre.*
- *50 000 véhicules lourds sont immatriculés en France chaque année.*
- *En 2023, 98% du parc a une motorisation diesel.*

À noter

Il est essentiel pour une collectivité territoriale de s'appuyer sur les organisations professionnelles représentatives de ces différents secteurs d'activité telles que les fédérations, les confédérations ou encore les associations professionnelles, ceci afin d'assurer une représentativité des activités, des cas d'usage et des points de vue dans les temps de concertation. Par ailleurs, la loi n'impose pas à la collectivité de restreindre les poids lourds ou les véhicules Crit'air 2.

2. Inscrire les ZFE dans le cadre d'une charte de logistique urbaine durable avec les acteurs économiques

L'élaboration d'une charte de logistique urbaine sur les territoires s'appuie sur la mise en place d'une gouvernance partagée entre l'EPCI et les acteurs économiques contribuant à la logistique du territoire : transporteurs, grossistes, artisans, acteurs du BTP, commerçants, grande distribution, gestion des déchets, etc.

Puis à partir d'un diagnostic qui permet de connaître l'organisation et les pratiques logistiques sur le territoire, à la fois du côté des collectivités et des professionnels, ce diagnostic contribue à faire émerger des problématiques et des objectifs, qui seront ensuite traités de manière approfondie au cours d'une concertation avec l'ensemble des parties prenantes. L'objectif de la concertation est de définir, à partir des objectifs issus du partage du diagnostic, des actions engageantes pour tous les acteurs afin de répondre aux enjeux observés sur le territoire : environnementaux, sociétaux et économiques.

Ainsi, pour les EPCI devant mettre en place une ZFE, il est stratégique de travailler avec les acteurs locaux à sa définition et à des

modalités d'accompagnement dans le cadre de cette concertation – cela permet en outre aux acteurs de se doter de moyens pour faciliter la mise en œuvre de cette évolution réglementaire.

Le programme InTerLUD+, lauréat de l'appel à programmes CEE 2022, a pour priorité de proposer un accompagnement pour l'élaboration de chartes de logistique urbaine durable, ainsi que la réalisation d'actions auprès de tous les EPCI devant mettre en place une ZFE.

L'adhésion de ces EPCI au programme InTerLUD+ leur permettra de disposer des outils, des méthodes, des accompagnements par les équipes du Cerema et de Logistic Low Carbon, de financement en CEE ainsi que de la possibilité de conjuguer définition du plan d'action et mise en œuvre, partage d'expériences et de bonnes pratiques dans le cadre des séminaires prévus dans le programme, de supports et actions de formation.



À noter

Mettre en place une gouvernance transversale portant sur la logistique urbaine du territoire.

Intégrer l'élaboration de la ZFE côté acteurs économiques dans une démarche de charte de logistique urbaine durable

→ permet de s'assurer d'avoir toutes les compétences / acteurs en présence

→ permet de disposer de tous les leviers d'action pour accompagner la mise en place de la réglementation ZFE.

Les ZFE, un levier pour la logistique urbaine durable

Les ZFE vont rendre plus complexes les conditions de livraisons et d'enlèvement de marchandises par camions à motorisation ancienne dans les agglomérations (exception faite des villes facilitant la mutualisation des flux en acceptant la circulation de gros porteurs). Elles devraient ainsi favoriser l'adoption de mesures permettant de faciliter

cette mutualisation et massification des flux dans le cadre des livraisons telles que pratiquées par les transporteurs et grossistes en BTB mais également rendre plus compétitives les solutions alternatives et intermodales. Les ZFE constituent ainsi une bonne fondation pour développer une logistique urbaine durable.

3. Étendre la concertation des acteurs économiques aux conditions de mise en œuvre de la ZFE

Préalablement à la mise en place d'une ZFE, il est apparu que la phase de concertation est essentielle car elle permet :

- ◆ De communiquer auprès des acteurs économiques et de les informer de l'avancée du projet ;



- ◆ De les impliquer dans la démarche de ZFE et donc d'en faciliter l'acceptabilité ;
- ◆ D'identifier les principales difficultés ou points de blocage et de définir en conséquence des mesures d'accompagnement et d'éventuelles dérogations.

Impliquer les professionnels dans les discussions sur la mise en œuvre de la ZFE permet à la collectivité de bien cerner les enjeux de cette catégorie d'usagers de la ZFE pour mettre en place les conditions nécessaires pour établir un calendrier ou des restrictions réalistes. Cette participation

active au projet permet ensuite à ces entreprises d'adhérer plus facilement à la démarche lorsque la ZFE est effective. En associant à cette concertation l'ensemble des représentants des différents secteurs cela contribue à faire connaître les différentes règles à venir et à mettre en place les règles et cadencement des mesures de l'efficacité de ces règles sur la qualité de l'air du territoire.

Cette concertation contribue à une meilleure acceptabilité et permet également aux acteurs économiques une lisibilité des réglementations à venir et d'adapter leurs conditions d'investissement.

4. Une nécessaire gouvernance transversale de la ZFE au sein de l'EPCI

Le sujet ZFE recouvre des champs divers et nécessite par conséquent une collaboration horizontale entre différentes directions de l'EPCI. Il peut s'agir notamment des directions en charge de la mobilité, de l'environnement, du développement économique, des affaires juridiques, des achats, de la communication ou encore de l'informatique pour la mise en place

d'un site internet qui délivrera aux administrés les informations relatives à la ZFE.

L'élaboration d'une ZFE repose d'abord sur la mise en place d'une gouvernance de qualité en interne à l'EPCI, l'enjeu principal de cette gouvernance étant d'éviter une élaboration en silo.

5. Une montée progressive des restrictions



La mise en œuvre progressive des restrictions de circulation favorise l'acceptabilité de la ZFE. Les conditions progressives doivent avoir des étapes calendaires réalistes. Cette définition d'étapes est effectuée selon plusieurs critères : par vignettes Crit'Air, mais également par type d'usagers (différenciation entre poids lourds, véhicules utilitaires légers et véhicules particuliers) ou par périmètre géographique.

Plusieurs métropoles mettent par ailleurs en place des phases de contrôles « pédagogiques ». Ces contrôles sans sanction constituent l'un des axes de la stratégie de communication des EPCI (cf. feuillet de pratiques pour la création d'une zone à faibles émissions).

Les périodes pédagogiques sont des périodes prévues par la collectivité en amont de l'entrée en vigueur des restrictions réglementaires de la ZFE. Pendant cette période, les modalités de circulation de la ZFE sont appliquées, mais les contrôles ont une vocation pédagogique : aucune sanction ne peut être délivrée.

Sa mise en place peut constituer un important levier pour informer, sensibiliser et permettre aux usagers d'anticiper l'entrée en vigueur de la ZFE. Plusieurs éléments conditionnent la réussite de cette période pédagogique et la transition vers la ZFE effective :

- l'annonce préalable et la communication auprès des usagers ;
- des contrôles pédagogiques réalisés sur le même périmètre que celui de la ZFE en devenir ;
- son application avant l'entrée en vigueur réglementaire de la ZFE : la période



pédagogique précède l'entrée en vigueur des restrictions de circulation réglementaires de la ZFE;

- l'absence de sanction pendant cette période, puisque la ZFE n'est pas encore officiellement entrée en vigueur.

Cette pratique n'étant pas réglementaire, elle ne peut pas être inscrite en tant que telle au sein de l'arrêté de création de la ZFE. Toutefois il peut être pertinent de publier l'arrêté de création de la ZFE en avance par rapport à la date d'entrée en vigueur de la ZFE et des restrictions de circulation, afin de préciser le périmètre de la ZFE. Ce périmètre pourra alors être appliqué dès la mise en place des contrôles pédagogiques, entre la date de publication de l'arrêté et la date différée d'entrée en vigueur des restrictions.

La publication de l'arrêté incluant le périmètre de la future ZFE permet l'ouverture du bénéfice de certaines aides spécifiques aux ZFE, et en particulier la surprime ZFE. Ainsi, une personne physique ou morale éligible à la prime à la conversion ou à la prime au retrofit pourra bénéficier de la surprime dès la publication de l'arrêté, sans attendre l'entrée



en vigueur réglementaire des restrictions de circulation.

6. Modalités horaires et journalières pour les restrictions

Les collectivités ont la possibilité de prévoir des périodes dans la journée ou dans la semaine pendant lesquelles les restrictions s'appliquent, en tenant compte notamment des caractéristiques de mobilité sur le territoire et des effets sur la qualité de l'air. Les collectivités peuvent ainsi choisir, soit des restrictions qui s'appliquent de façon permanente, soit sur un créneau horaire ou sur certains jours dans la semaine.

Par exemple, une plage horaire de restriction de circulation de 8h à 20h en jours ouvrés peut être envisagée (permettant la circulation de tous types de véhicules entre 20h et 8h en semaine, et sans restriction d'horaire le week-end et les jours fériés), permettant d'apporter une solution aux déplacements à des horaires où les alternatives à la voiture sont plus restreintes et où la pollution de l'air est en général (à vérifier localement) moins élevée.

7. Mesures d'accompagnement et dérogations

Les mesures d'accompagnements sont de différents types. Il s'agit notamment :

- ◆ **D'un conseil en mobilité**, sous diverses formes. À Grenoble, l'ADEME a accompagné la métropole pour la mise en place d'un



service d'accompagnement et de conseil aux professionnels pour le verdissement de leurs flottes. Pour inciter à l'usage de cette prestation par les professionnels, il est essentiel que cette dernière soit gratuite. L'enjeu était d'assurer un contact privilégié permettant de cerner les besoins spécifiques de chaque acteur, afin de leur présenter les différentes solutions en matière de véhicules propres, leur coût total de possession (TCO) ainsi que le réseau de recharge accessible.

D'aides financières pour la mise à la casse d'un véhicule ancien, l'achat ou la location d'un véhicule plus respectueux de l'environnement, ou pour le retrofit. L'Eurométropole de Strasbourg a prévu un budget de 1,6 millions d'euros pour les aides spécifiques aux professionnels ainsi que le bénéfice des conseils de l'agence du climat. Deux aides sont proposées : l'aide à la conversion et un appel à projet innovant. L'aide à la conversion permet de remplacer

un véhicule à terme interdit par la ZFE (jusqu'aux Crit'Air 2) par un véhicule équivalent classé en Crit'Air 1 ou E. L'appel à projets innovants « Start ZFE » est ouvert à toute entreprise ou association ayant un projet s'inscrivant dans la ZFE à travers l'innovation, tant en termes de développement (logiciels par exemples) que de solutions de mobilité ou logistique durables.

Les collectivités locales qui mettent en place des aides à l'acquisition de véhicules peu polluants ont la possibilité d'intégrer un guichet unique national pour l'instruction conjointe de leurs aides avec celles de l'État (Article D251-11-1 du code de l'énergie). C'est le choix qui a été fait par la Métropole du Grand Paris. Ce guichet, dont la gestion est confiée à l'Agence des services et paiements (ASP), permet la réception des demandes, leurs instructions et leurs paiements par l'ASP à la fois pour l'aide nationale et l'aide locale.

À noter

Mettre en place une centralisation des aides financières sous la forme d'un guichet unique afin de faciliter la gestion des demandes et d'accroître la visibilité des dispositifs mis à disposition des professionnels et des particuliers. En effet, ces aides financières peuvent exister à différentes échelles : EPCI, région, État.

◆ **Les fédérations professionnelles, les confédérations interprofessionnelles, les chambres consulaires** peuvent contribuer utilement à l'accompagnement des professionnels. Ainsi, à titre d'exemple, l'Eurométropole de Strasbourg a mis en place un dispositif assez complet d'association des acteurs économiques. La

première étape étant une conférence citoyenne en 2021 pour informer, dialoguer et consulter sur les solutions de mobilités, d'aides et d'accompagnement pour agir concrètement. Trois ateliers étaient ensuite destinés aux acteurs économiques. Un dialogue nourri a également été conduit avec les



entreprises, en partenariat étroit avec les chambres consulaires à travers une enquête menée avec les chambres consulaires en 2021 auprès de l'ensemble des acteurs économiques, puis lors de groupes de travail avec leurs représentants économiques sur des sujets identifiés avec eux. Ce dialogue et cette co-construction se poursuivent à travers un comité de suivi économique qui se réunit deux fois par an. Ces temps de concertation, couplés aux bilans et évaluations portés par l'observatoire de la ZFE de l'Agence d'urbanisme ADEUS, permettent de mesurer « au fil de l'eau » les effets de la ZFE et d'ajuster les mesures d'accompagnement en cas de besoin.

- ◆ **Le déploiement d'un réseau d'avitaillement** répondant aux besoins actuels et futurs des usagers constitue une mesure d'accompagnement primordiale vers une mobilité moins polluante et plus adaptée aux objectifs ZFE.

Afin d'apporter une réponse la plus pertinente possible aux acteurs économiques sur ces questions des énergies propres, il convient d'associer les acteurs économiques à cette réflexion de manière à identifier les énergies les plus stratégiques, la localisation et le maillage le plus pertinent.

- ◆ **La préservation du foncier** pour les activités logistiques. La Ville de Paris a introduit en 2016 la possibilité de définir dans le PLU des « périmètres de localisation logistique » pour l'implantation d'espaces logistiques, ainsi que la possibilité de réserver des espaces

fonciers délaissés ou sous-utilisés pour un usage logistique. Dans sa stratégie logistique urbaine durable 2022-2026, élaborée en partenariat étroit avec les acteurs privés et publics du transport de marchandises, elle précise plusieurs axes forts :

- Renforcer le maillage d'espaces logistiques urbains pour rationaliser et réduire les flux, tout en favorisant les véhicules électriques, la cyclo logistique et les livraisons à pied ;
- Mobiliser les outils réglementaires et fonciers pour préserver des implantations industrielles ou logistiques présentes à Paris ;
- Identifier les opportunités foncières, réinvestir les espaces délaissés pour déployer un maillage d'espaces logistiques (parkings souterrains, garages automobiles, stations-services, infrastructures routières, etc.), et prévenir l'implantation d'opérateurs opportunistes (dark stores, dark kitchens) qui viennent concurrencer les commerces de proximité.

Enfin, les **dérogations** locales ne sont pas à proprement parler des mesures d'accompagnement mais elles font partie des dispositifs à disposition de l'EPCI pour aider les usagers à accepter le changement et à s'adapter aux restrictions de manière progressive et adaptée. Ces dérogations locales ciblent généralement les usagers les plus vulnérables, et elles sont accordées pour une durée limitée, d'un à trois ans dans la plupart des cas. Elles ciblent également les véhicules pour lesquels il n'existe pas d'alternative en termes de



motorisation à l'heure actuelle. Il existe aussi des dérogations « petits rouleurs » ou « Pass ZFE » permettant aux usagers de circuler au sein du périmètre de la ZFE avec un véhicule interdit pour un nombre de jours limité par an et déterminé par chaque collectivité. Ce dispositif peut être une solution pour les acteurs économiques

qui sont implantés en dehors de la ZFE et qui s'y rendent ponctuellement. Le site « ZFE green » (<https://zfe.green/>) permet de définir les parcours autorisés en fonction des collectivités.

8. Donner un avantage économique et opérationnel aux



flottes professionnelles favorisant les véhicules les moins émissifs de polluants atmosphériques

Aujourd'hui, le marché des véhicules lourds zéro ou faibles émissions ne couvre pas encore tous les cas d'usages et le rythme de montée en puissance des chaînes industrielles et de déploiement de stations d'avitaillement en énergie propre dédiées au transport de marchandises ne répond pas aux enjeux actuels. D'ici à 2030, dans la grande majorité des cas d'usages, les professionnels trouveront des solutions alternatives aux flottes thermiques à des coûts voisins aux flottes

thermiques, mais entretemps, les professionnels ayant déjà investi dans des véhicules les moins polluants devront faire face à un surcoût, dans un marché concurrentiel. Pour ces professionnels, il est donc intéressant pour une collectivité de donner un avantage commercial pour réduire les surcoûts en attendant que les offres de véhicules Crit'Air E et 1 aient des coûts d'usage voisins des véhicules thermiques plus anciens et donc plus polluants.



Faciliter les accès aux flottes les moins polluantes

- ◆ Permettre la livraison de nuit aux porteurs électriques engagés dans une démarche Certibruit.

⇒ Focus sur l'Exemple de Paris avec le groupe Carrefour

La ville de Paris poursuit le déploiement des livraisons silencieuses en horaires décalés en partenariat avec Certibruit et le Club Demeter en vue d'optimiser les livraisons de la grande distribution et des grands magasins pendant les JO.

L'enseigne Carrefour, qui dispose d'ores et déjà de 17 Citymarket labellisés Certibruit à Paris, confirme l'intérêt de ce dispositif qui apporte un avantage concurrentiel en lien avec une circulation plus fluide et des livraisons plus simples.

<https://www.paris.fr/pages/comment-paris-veut-repenser-sa-logistique-urbaine-21381#limiter-l-empreinte-carbone-et-desengorger-la-ville-la-strategie-parisienne-de-logistique-urbaine>

- ◆ Définir les conditions autorisant d'étendre les plages de livraison aux motorisations Crit'Air E ou 1

- ⇒ La livraison en horaires étendus peut permettre à certains professionnels de faire deux tournées dans la journée et d'amortir le surcoût de l'achat d'un véhicule Crit'Air E ou 1;
- ⇒ L'accès à des zones piétonnes pour de la cyclologistique peut favoriser son essor dans les zones les plus denses en autorisant des facilités d'accès et ou des plages plus étendues que pour des véhicules classiques.



Collectivité exemplaire

- ◆ **Utiliser les Délégations de Services Publics pour demander des prestations qui anticipent le calendrier d'exigence réglementaire (transports collectifs, gestion des déchets, gestion de l'eau)**
- ◆ **Utiliser la commande publique pour favoriser l'utilisation de véhicules moins polluants (cantines scolaires, exploitation des équipements publics, fournitures).**
- ◆ **Convertir les flottes publiques**

De nombreux services d'intérêt général effectués en régie nécessitent des véhicules lourds qui peuvent anticiper les seuils réglementaires.

⇒ **Focus sur l'Exemple de Grenoble et sa commande Publique**

- ⇒ Dans son Schéma de promotion des achats publics socialement et économiquement responsables (SPASER) validé en 2022, la Métropole de Grenoble a retenu des engagements spécifiques à la logistique urbaine durable. Elle a en effet prévu des critères dans les marchés publics permettant de choisir les entreprises qui proposent des moyens de mobilité douce ou à faible émission ainsi que des mesures visant à optimiser ou mutualiser leurs flux de marchandises pour le dernier km.
- ⇒ www.interlud.green/boite-a-outils/explorez-les-projets/clauses-environnementales-dans-les-marches-publics-et-verdissement-la-flotte-metropolitaine



Politique tarifaire dédiée au Foncier logistique

- ◆ Adapter la tarification des baux consentis aux entreprises qui louent des espaces au sein d'un **hôtel logistique urbain**, en fonction des flottes de véhicules qu'ils utilisent pour livrer la ZFE en favorisant l'utilisation de Crit'Air E ou 1;
- ◆ **Anticiper le calendrier réglementaire au sein des propres flottes des collectivités** et utiliser les délégations de services publics pour demander ces anticipations en dimensionnant les marchés à la hauteur des enjeux financiers induits par les investissements associés engagés ou à venir.
- ◆ Lors des **renouvellements des concessions d'espaces logistiques** prévoir la faculté d'adapter la tarification en fonction des flottes de véhicules qui livrent la ZFE en favorisant l'utilisation de véhicules qui devancent le calendrier d'obligation réglementaire de la loi climat et résilience si la ZFE est concerné par celui-ci (en cas de dépassement de seuils réglementaires de qualité de l'air).
- ◆ Lors de **permis de construire** de pôles générateurs de flux et de stationnement de véhicules lourd de transport de

marchandises, étudier l'opportunité d'implanter des stations d'avitaillement.

- ◆ Mettre en place **une politique tarifaire des autorisations d'occupation temporaire du domaine public** qui favorise les acteurs en avance sur les obligations réglementaires

⇒ Focus sur l'Expérimentation Delivery Parc

- ⇒ L'application mobile DeliveryPark élaborée par InTerLUD et expérimentée sur la Métropole de Lyon vise à simplifier la gestion des livraisons en centre-ville. Elle permet aux conducteurs-livreurs d'identifier les aires de livraison disponibles, de déclarer leur stationnement, de connaître la durée de stationnement autorisée (variable selon les territoires), et d'être informés par SMS du temps de stationnement restant.
- ⇒ Côté collectivités, cet outil permet de cartographier les aires de livraison existantes sur leur territoire et d'identifier les besoins des acteurs en disposant d'une information sur le nombre et les caractéristiques des véhicules stationnés sur une aire de livraison (sans installation de capteurs au sol).
- ⇒ www.interlud.green/

ou engagés dans les programmes d'engagements volontaires pilotés par l'Ademe comme ObjectifCO2, Fret21 et EVcom.

Favoriser l'accès aux zones de livraisons

- ◆ **Expérimenter l'utilisation du disque numérique et donner un avantage aux véhicules lourds moins polluants (arrêt gratuit de 45 minutes)**
- ◆ Permettre un accès aux places de stationnement classique avec un tarification préférentielle (gratuité pendant 30 minutes) pour les véhicules VUL professionnels équipés d'une motorisation Crit'Air E ou 1.
- ◆ Mettre en place des zones de livraisons dédiées à la cyclologistique et aux véhicules lourds équipés d'une motorisation Crit'Air E ou 1.



Direction générale de l'Énergie et du Climat
Direction du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air
Sous-direction de l'efficacité énergétique et de la qualité de l'air
Bureau de la qualité de l'air

Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités
Mission Fret et Logistique

FEUILLET DE PRATIQUES
d'association des acteurs
économiques dans la mise en place
des Zones à Faibles Emissions

www.ecologie.gouv.fr

246 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris

www.cerema.fr

Cité des mobilités - 25 avenue François

Mitterrand - CS 92803 | 69674 Bron Cedex