

Mission « flash » de l'Assemblée nationale sur les mesures d'accompagnement de la création des zones à faibles émissions

Contribution de la Confédération des grossistes de France

A Paris, le 26 septembre 2022

Le commerce de gros en France

À travers l'union de 30 fédérations de branche, la CGF, Confédération des Grossistes de France, est l'organisation professionnelle représentative de l'ensemble du commerce de gros.

Le commerce de gros est un maillon essentiel entre un amont, constitué de producteurs et d'industriels, et un aval, composé d'une très large gamme d'acteurs économiques dont un grand nombre est en contact direct avec les consommateurs.

Les grossistes irriguent les territoires et jouent un rôle considérable dans l'activité et l'attractivité des centres-villes, en fournissant au quotidien les collectivités, les commerces, les restaurants, les pharmacies, les garages, les chantiers, etc. Ils sont à ce titre des acteurs incontournables de l'économie urbaine particulièrement mobilisés autour des enjeux liés à la mise en place des ZFE-m.

La CGF représente 150 000 entreprises réparties sur l'ensemble du territoire (dont 95% de PME), près d'un million de salariés et près de 850 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel.

Le secteur recrute chaque année 90 000 personnes et mobilise 60 000 camions.

Le commerce de gros représente 44% de la valeur ajoutée du commerce.

1° Une élaboration des ZFE-m devant se faire dans la concertation, selon un principe de réalité et dans une vision plus globale

- En amont des mesures d'accompagnement des ZFe-m, la CGF met l'accent sur l'importance que revêtent les conditions dans lesquelles elles sont élaborées.
- Au-delà du processus de la consultation publique qui est une étape imposée par la loi dont la portée et l'intérêt sont discutables, c'est dans le cadre d'une vraie concertation entre les collectivités et les représentants des acteurs économiques que les ZFE-m doivent être élaborées.
- La concertation nourrit une approche du sujet selon un principe de réalité qui évite de créer des fossés infranchissables entre le souhaité/souhaitable exprimé par les collectivités et le possible/réalisable par les acteurs économiques. Il est préférable de s'entendre sur des mesures applicables dans un calendrier desserré que de retenir des mesures inapplicables dans un calendrier trop serré qui conduit à des reports d'échéances ou à une énumération de dérogations qui sont des pis-aller et qui brouillent la lisibilité du message.
- La logistique urbaine revêt plusieurs réalités et activités extrêmement variées qui ont leurs propres contraintes commerciales, techniques et opérationnelles, et qui s'inscrivent dans des modèles économiques différents. Parler des logistiques urbaines est à cet égard plus approprié ; cette réalité rend impossible ou illusoire l'émergence d'un modèle de logistique urbaine unique, universel et transposable partout. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, le même enseignement doit être fait quand il est question de créer une ZFE-m.
- Les ZFe-m ne doivent pas dévier de leur objectif qui est de lutter contre les polluants atmosphériques et les nuisances locales et de concentrer sur les voies et les moyens de les réduire, sans chercher à vouloir également limiter les émissions de CO2 qui n'est pas un polluant.
- Les ZFE-m sont un instrument parmi d'autres de l'élaboration de logistiques urbaines durables qui peut se résumer par la recherche d'un équilibre permettant tout à la fois d'assurer le bien-être des habitants, de préserver la vitalité économique et sociale des territoires urbains et de concourir au développement des entreprises qui les irriguent. Les ZFe-m ne sauraient par conséquent en constituer l'Alpha et l'Omega

> Focus programme InTerLUD

Le programme InTerLUD, pour « Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable », a pour objectif de réunir les acteurs économiques et les collectivités en vue de déployer des chartes de logistique urbaine durable sur le territoire national. Il réunit l'Etat et un consortium composé notamment de l'ADEME, du CEREMA et de Logistic Low Carbon, et fédère à ses côtés 3 chambres consulaires, 3 organisations interprofessionnelles et 16 organisations professionnelles sectorielles. Son financement est assuré par le dispositif des certificats d'économie d'énergie- C2E.

Sur les 155 établissements publics de coopération intercommunale-EPCI (communautés d'agglomération, communautés urbaines et métropoles) qui ont été sensibilisés grâce à ce programme, 43 d'entre eux – dont 22 concernés par les ZFE-m , représentant 28 % de la population française, se sont engagés, à date, dans le processus de co-construction d'une charte logistique urbaine durable. Le programme prend fin en avril 2023 et son renouvellement est une nécessité pour obtenir l'engagement de nouveaux territoires, pour maintenir la dynamique de la concertation, pour capitaliser et consolider les acquis, pour accompagner la mise en œuvre des plans d'actions déclinés à partir des chartes et pour créer de nouveaux outils et applications.

L'appel à programme C2E 2022 lancé par le ministère de la Transition énergétique comporte un axe relatif aux « Outils et accompagnement de la mise en œuvre de la logistique durable ». Une proposition de renouvellement de ce programme InTerLUD sera déposée en réponse à cet appel à programme.

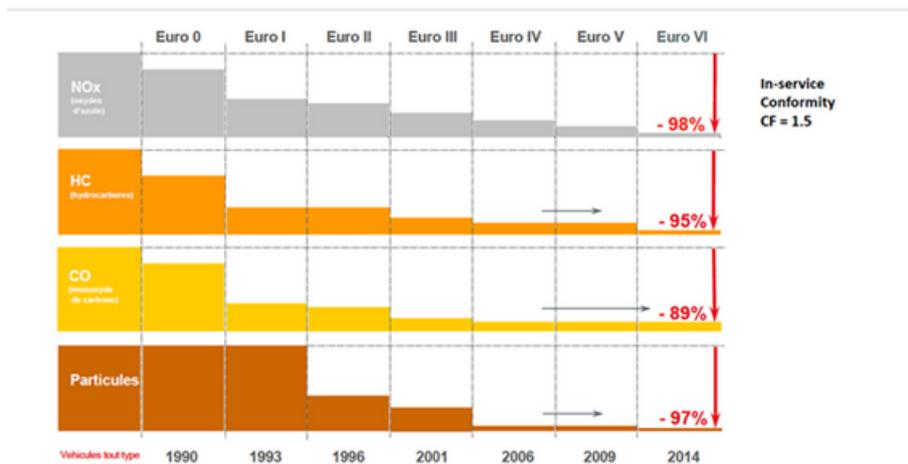
2° Les difficultés des grossistes à se projeter sur les perspectives de renouvellement de leurs véhicules

- Toute entreprise opérant dans les zones urbaines dotées de ZFE-m éprouvent des difficultés à se projeter sur ses capacités et ses perspectives de renouvellement de ses véhicules. Ce saut dans l'inconnu que cela représente prend chez les grossistes une dimension toute particulière, en termes de risque financier, qui tient à la durée de possession des véhicules qui avoisine les 8 à 10 ans. Un mauvais choix, notamment énergétique, engage pour plusieurs années et les véhicules actuellement en circulation ne peuvent pas être remplacés avant l'échéance sans rompre l'équilibre économique des entreprises.
- L'offre de véhicules neufs « propres » disponibles dans plusieurs silhouettes est insuffisante et n'apporte pas les mêmes performances opérationnelles que les véhicules gazole (contraintes d'autonomie et de poids), ce à quoi se sont ajoutés, en raison des tensions sur l'approvisionnement de certaines matières premières et composants, des délais de livraison très longs.
- L'absence de visibilité sur l'existence (en volumes suffisants), la disponibilité (en termes de réseaux d'avitaillement) et le coût des nouvelles énergies (rapport offre/demande et fiscalité) est patente.
- Les progrès attendus de la part des constructeurs de véhicules électriques, notamment en matière d'autonomie, va accélérer l'obsolescence des véhicules électriques de la génération précédente et entraîner leur dépréciation. Ce facteur va peser sur leur coût de possession (TCO), d'ores et déjà très élevé. Le TCO d'un porteur de 16 tonnes électrique se situe dans un rapport de 1 à 3 comparé à son équivalent gazole.
- La multiplicité des réglementations entre ZFE-m situées sur un même bassin économique, autorisant la circulation d'un véhicule sur l'une mais pas sur l'autre, complexifie les choix des entreprises et amputent leurs capacités à mettre en place des organisations logistiques optimisées.

3° les propositions de la CGF pour accompagner la mise en œuvre des ZFE-m

- Continuer d'accepter en ZFE-m les classements crit'air 2 des VUL et PL au gazole, le temps que se déploie, de façon industrialisée, une offre de PL à énergie « propre » sur une plus large gamme de silhouettes utilisables en ville.
- La durée de possession des véhicules chez les grossistes doit être prise en compte et constitue un argument en faveur du maintien du gazole en ville pour encore quelques années. Sans chercher à revenir sur la trajectoire prise aux niveaux européen et français sur la fin du gazole, il s'agit de permettre aux entreprises de pouvoir continuer à exploiter dans une phase transitoire les diesel Euro 6 (voir graphe ci-après source Renault Trucks).

EMISSIONS LOCALES DE POLLUANTS



- Renforcer et pérenniser les dispositifs publics d'accompagnement financier à l'achat de véhicules « propres » et aux opérations de retrofit auxquelles seraient plus particulièrement éligibles les entreprises exploitant leurs véhicules sur des durées longues et/ou des véhicules dont le coût des aménagements spécifiques le justifierait.
- Compléter l'article L.2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales par une disposition conditionnant l'interdiction de certains véhicules dans les ZFE-m à l'existence de solutions alternatives pertinentes, et idem à l'article L.2213-2 sur les pouvoirs de maires.
- Compléter l'article L.2213-3 du Code général des collectivités territoriales par une disposition autorisant les maires à permettre aux véhicules de livraison (multi-flux, multi-clients) d'emprunter les couloirs de bus.
- Travailler à une harmonisation des réglementations entre les ZFE-m.