



COMMISSION DE
L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE ET DU
DEVELOPPEMENT
DURABLE

Paris, le 20 mars 2023

Questionnaire – Confédération des Grossistes de France

Mission d'information relative aux zones à faibles émissions mobilité

Les 150.000 entreprises de commerce de gros irriguant le territoire ont 80% de leur clientèle située en zones urbaines qui est approvisionnée par deux principaux canaux. Soit les grossistes livrent leurs clients en organisant des tournées optimisées pouvant couvrir plusieurs départements frontaliers et donc potentiellement plusieurs ZFE-m, soit le client vient emporter la marchandise qu'il achète chez son grossiste. Quel que soit le mode d'approvisionnement utilisé les grossistes sont concernés par les ZFE-m.

1. Quel regard portez-vous sur la mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ?

Sans contester le principe ni les objectifs des ZFE-m on regrettera une mise en œuvre précipitée, faite d'hésitations et de tâtonnements qui nuisent à la lisibilité et à l'acceptabilité ; la quasi-absence de réelle concertation avec les acteurs économiques génère un manque de discernement entre ce que les responsables politiques locaux peuvent idéalement – et parfois idéologiquement - souhaiter et ce que les acteurs économiques peuvent effectivement réaliser. On regrettera aussi que la mise en œuvre des ZFE-m se fasse à travers le prisme exclusif des restrictions de circulation – qui est la mesure extrême ou l'arme lourde - alors que plus globalement d'autres leviers de réduction des nuisances des transports de marchandises en ville peuvent être actionnés. A ce titre les ZFE-m sont une opportunité pour les EPCI concernés d'ouvrir des réflexions plus larges en vue de concevoir sur leur périmètre des logistiques urbaines durable (cf question 2).

2. Selon vous, le processus de concertation en amont de la mise en place des ZFE intègre-t-il suffisamment les enjeux liés à la logistique ? Les acteurs économiques sont-ils suffisamment associés à ce processus ?

Cf notre réponse 1. Il convient de saluer le travail réalisé par le programme InTerLUD que la CGF a impulsé et que portent sa filiale LLC et le CEREMA. Ce programme dont le renouvellement pour 4 ans jusqu'à fin 2026 vient d'être validé sous l'acronyme LUD+, a notamment pour objet de réunir les EPCI, - concernés ou pas par les ZFE-m- et les représentants des acteurs économiques (organisations professionnelles) en vue d'élaborer des chartes de logistique urbaine durable se déclinant sous différentes thématiques, et de les accompagner dans cette démarche en mettant à leur disposition des guides, des formations, des financements etc . En résumé, aucun EPCI concerné par les ZFE-m ne peut ignorer ce programme et s'affranchir de la nécessité d'engager une réelle concertation avec les acteurs économiques.



Philippe Barbier, président de la CGF, remettra par ailleurs le 28 mars à Clément Beaune son rapport sur la préfiguration d'un comité de liaison des acteurs économiques de la logistique urbaine chargé notamment de faire la synthèse des positions des différentes familles d'acteurs économiques concernées par la logistique urbaine – et par les ZFE-m- et de la partager avec l'Etat et le comité de liaison des collectivités locales animé par le GART. Le rapport du président de la CGF est annexé au présent document.

Il se dessine ainsi des espaces de concertation à l'échelon local animés par le programme InTerLUD et un espace de concertation au niveau national matérialisé par les comités de liaison .

3. Dans quelle mesure l'instauration des ZFE-m impacte-t-elle les activités de commerce et la logistique dans les cœurs d'agglomérations ? Pouvez-vous détailler les éventuelles problématiques rencontrées par les acteurs du commerce de gros face à la mise en place des ZFE-m ?

Compte tenu que 80% des clients des entreprises de commerce de gros sont implantés en zone urbaine et que tous les grossistes ont au moins un client en ville, la question de l'approvisionnement de ces clients dans les ZFE-m est pour eux essentielle. Dans la mesure où la seule mesure identifiée à ce jour par les EPCI pour répondre aux enjeux de ZFE-m prend la forme de restrictions de circulation des véhicules selon leur niveau de pollution (au regard du classement Crit'air) les inquiétudes des grossistes se concentrent sur le rythme de déploiement des véhicules et des énergies en face duquel ils attendent du **réalisme, de la visibilité, de l'harmonisation et de l'accompagnement.**

4. Que pensez-vous du système d'aides actuel à destination des professionnels s'agissant de l'acquisition de véhicules propres ? Les pensez-vous suffisantes, adaptées et accessibles ? Auriez-vous des suggestions à faire concernant des dispositifs d'aides existants ou souhaités ?

Les projections de la SNBC en matière de transition énergétique des véhicules de transport de marchandises mettent clairement en évidence que la mutation sera **longue**. La majorité des constructeurs font du développement de l'électrique à batterie un axe stratégique mais préviennent que les améliorations à attendre sur l'industrialisation de leur fabrication ne vont pas générer de substantielles réductions de cout et que les véhicules électriques, en raison de la part du cout des batteries, resteront beaucoup **plus chers que leur équivalent gazole** (actuellement un rapport moyen de 1 à 3). Cela pose un double problème de capacité d'investissement des entreprises (fonds propres suffisants et/ou capacité d'emprunt) et de cout total de possession (exploitation) posant la question de la capacité de répercussion des surcouts chez les clients. Cette double analyse conduit à la nécessité pour les entreprises de pouvoir s'appuyer sur un accompagnement financier national s'inscrivant dans la durée et dont les montants devront rester élevés pour absorber une plus grande part du surcout.



Les appels à projets, tels que celui sur les véhicules lourds électriques dont le renouvellement est attendu, restent toutefois des « one shot » permettant aux entreprises de tester les nouvelles motorisations mais ne leur permettant pas d'engager de véritables plans de renouvellement de matériels.

S'agissant des aides locales, il convient de veiller à ce que leurs conditions d'attribution ne génèrent pas de distorsions de concurrence entre les grossistes d'un même secteur d'activité qui pour les uns pourront en bénéficier (parce qu'ils résident dans la collectivité qui les alloue) et pour les autres en seront évincées (par ce que résidant à l'extérieur de la collectivité qu'ils desservent).

Les aides actuelles portent sur l'acquisition des véhicules mais sont inexistantes pour les investissements portant sur la production des énergies renouvelables et leur distribution (bornes de recharge électrique et cuves privées pour les nouveaux biocarburants). Or la transition énergétique des entreprises est systémique en ce qu'elle repose sur les deux piliers indissociables que sont les véhicules et les énergies qui doivent avancer au même rythme, faute de quoi le risque serait d'avoir une offre constructeurs « mature » mais sans possibilité d'approvisionner les véhicules en énergie.

Cette vision systémique est d'autant plus prégnante chez les entreprises grossistes que leur zone de chalandise majoritairement urbaine leur offre, compte tenu des moindres contraintes d'autonomie auxquelles elles sont exposées, des opportunités dans le déploiement de l'électricité produite par du photovoltaïque installé sur leurs entrepôts et distribuée par des bornes de recharge implantés sur leurs sites.

La nécessité de ne pas avoir à dépendre d'une seule énergie mais de pouvoir compter sur un mix énergétique conduit à ce que l'accompagnement financier porte également sur les investissements dans les cuves recueillant des biocarburants et carburants de synthèse.

5. Que pensez-vous en particulier du dispositif de suramortissement vert pour les véhicules utilitaires légers (VUL) et poids-lourds (PL) (article 39 *decies* A du CGI) ?

Le principe du suramortissement est un concept plutôt vertueux et le fait qu'il soit inscrit dans le temps (acquisition jusqu'en 2030) répond au besoin de visibilité des entreprises. Comme vu précédemment, le temps que prendra la mutation énergétique nécessitera de le prolonger au-delà de cette échéance.

Le dispositif accorde, quelle que soit l'énergie retenue, invariablement une déduction de 40% ou 60% selon la silhouette du véhicule, sur la valeur de ce dernier. Cette approche ne prend pas en compte les écarts de prix entre une même silhouette de véhicule selon l'énergie qui le propulse et maintient par conséquent, après déduction, un différentiel de coût important entre les véhicules.



6. Que pensez-vous du rétrofitage pour les VUL et PL ? Serait-il souhaitable de développer les aides dans ce domaine afin d'encourager cette démarche ?

Dans les secteurs d'activité dans lesquels la durée de possession des véhicules est longue (en raison du faible kilométrage annuel parcouru, ce qui est globalement le cas dans le commerce de gros) il y a du sens à procéder à du rétrofit. Notons également que le rétrofit est une solution pour les véhicules faisant l'objet d'aménagements ou de carrossages particuliers ou dotés d'équipement spécifiques. Il y a donc effectivement matière à développer les aides dans ce domaine.

7. Dans quelle mesure et sous quel délai peut-on envisager le renouvellement du parc de véhicules professionnels vers des véhicules peu polluants ? Quel regard portez-vous sur le classement établi par les vignettes Crit'air ? Cet outil appellerait-il des évolutions selon vous ?

Il est très hasardeux de répondre à la première question tant cela dépend de nombreux paramètres sur lesquels les entreprises n'ont pas la maîtrise. A cet égard, les travaux de la feuille de route sur la décarbonation du transport routier de marchandises (article 301 de la loi mobilité), en cours de finalisation, fourniront un éclairage déterminant. Cela dépendra également de ce que l'on entend par véhicules peu polluants car selon qu'on ne vise que les seuls enjeux de pollution atmosphérique, cible des ZFE-m, ou qu'on vise aussi les enjeux de réchauffement climatique, la réponse change. Nous privilégions des ZFE-m qui restent concentrées sur les polluants atmosphériques car cela élargit la palette de solutions pour les entreprises. Ce n'est pas pour rien que le gaz naturel pour véhicule d'origine fossile – bien qu'émetteur de CO₂ – soit classé Crit'air 1.

Vu du côté des entreprises il convient de prendre en compte une série de facteurs :

- les offres de véhicules « propres » existent -elles dans toutes les silhouettes dont elles ont besoin ?
- ces véhicules offrent-ils les mêmes niveaux de performance opérationnelle (charge utile et autonomie) que leur équivalent gazole ?
- les entreprises auront-elle la surface financière suffisante pour investir et les couts totaux de possession ne seront-ils pas hors marché ?
- la durée normale de possession des véhicules, plus ou moins longue selon les secteurs et les entreprises, doit être prise en compte dans la capacité de renouvellement.
- les aides et accompagnements seront-ils au rendez-vous ?
- les énergies alternatives seront -elles disponibles en quantité suffisante et leur accès sera-t-il assuré ?
- quelle sera l'évolution des prix des énergies (volatilité ou stabilité, incidence des niveaux de fiscalité) ?

Avec toute la réserve que cela requiert, nous considérons, à la lueur des interrogations évoquées ci-dessus que les projections de la SNBC intègrent, que



les véhicules gazole Euro 6 (classées Crit'air 2) devraient être autorisés à circuler dans les ZFE-m au moins jusqu'à une période comprise entre 2030 et 2035 (pour tenir compte des immatriculations récentes, actuelles ou à venir).

Le classement national Crit'air est dans son principe une très bonne initiative car il fournit un cadre applicable partout en France et sert de référence. Au nom d'un mix énergétique que nous appelons de nos vœux il gagnerait à s'enrichir avec les nouveaux carburants tels que le XTL ou le HVO (gazole et biogazole paraffinique de synthèse).

Nb. Veiller à prendre les dispositions qui s'imposent pour éviter tout risque de recours en annulation devant le conseil d'Etat d'une modification du décret Crit'air (cf la dernière annulation – sans portée nous dit-on !- du décret d'avril 2022 qui avait classé en Crit'air 1 le B100 exclusif).

8. Quel regard portez-vous sur les deux recommandations suivantes visant à accompagner les propriétaires de véhicules industriels (VUL et PL), formulées par la mission « flash » conduite à l'Assemblée nationale sur les ZFE :
 - renforcer à court terme les incitations à l'acquisition généralisée de VUL et PL Crit'Air 2 (norme Euro 6), et planifier à plus long terme le passage aux véhicules Crit'Air 0 ou 1 en fonction des évolutions de l'offre de solutions ;
 - mettre en place une liste officielle et un système de dérogation homogène transitoire, notamment pour les véhicules de certains professionnels ne disposant d'aucune solution alternative sur le marché »

La première proposition relève du bon sens et s'inscrit dans un principe de réalité qui tient compte du fait que les projections d'immatriculation de ces véhicules Euro 6 gazole sont encore très fortes sur les années à venir et qu'ils présentent des performances environnementales en termes de Nox et de particules qui en font pour un usage urbain des véhicules propres. Cette proposition est aussi une façon de reconnaître que les puissances publiques nationale et européenne ont certainement diabolisé prématurément le gazole qui aura encore toute sa place dans les normes Euro 7 en préparation, et qu'il faut peut-être tempérer le discours ambiant anti-diesel.

La deuxième proposition ne prend du sens et devient indispensable qu'à partir du moment où les dérogations ont tendance à devenir la règle car une définition nationale des dérogations permet d'assurer un principe d'égalité de traitement entre les opérateurs d'un même secteur et est un gage de lisibilité.

Mais dans l'absolu et au nom d'un principe de réalité, n'est-il pas plutôt préférable d'avoir des mesures applicables (avec peu ou pas de dérogations) dans un calendrier desserré et réaliste plutôt que des mesures inapplicables dans un calendrier irréaliste débouchant sur des reports et une multitude de dérogations accordées parfois de façon discrétionnaire (sans publicité), tout cela nuisant à la lisibilité et étant in fine contreproductif ? (cf aussi question 9).



9. Que pensez-vous des systèmes de dérogations adoptés dans les agglomérations concernées (lisibilité, cohérence, temporalités, etc.) ? Permettent-ils aux professionnels de maintenir leurs activités dans de bonnes conditions ?

En lien avec la réponse à la question 8, l'enjeu des ZFE-m devient politique, voire politicien- quand par souci d'affichage un EPCI adopte des mesures contraignantes qu'il s'empresse d'assouplir avec des dérogations qui s'avèrent indispensables pour maintenir la vitalité économique locale. Cette approche se révèle être un pis-aller car cela brouille le message. Les dérogations sont le plus souvent accordées pour une durée limitée avec une absence de garantie de renouvellement préjudiciable aux investissements, sont distinctes entre des ZFE-m voisines, créant ainsi pour les entreprises exerçant leur activité sur plusieurs ZFE-m des « effets frontières » contreproductifs.

Pour se faire une idée de la complexité et de l'illisibilité de ces dérogations, on peut se rendre sur l'application ZFE-Green créée par le programme InTerLUD qui les a consolidées : <https://www.zfe.green/>

10. Quels sont d'après vous les principaux aménagements nécessaires (techniques et organisationnels) pour que le déploiement des ZFE-m n'entrave pas les activités de commerce et de logistique ?

Faire le lien avec la question 11

11. Que pensez-vous du développement de plateformes logistiques multimodales à l'intérieur et en périphérie des ZFE-m pour permettre la réalisation des derniers kilomètres par des mobilités décarbonées (VUL électriques, solutions fluviales, vélo-cargo, VAE, etc.) ?

Le premier principe directeur de la logistique consiste à chercher à mobiliser le moins de ressources possibles (hommes, matériels, consommables) pour transporter dans un minimum de temps (chercher la meilleure rotation des actifs) la plus grande quantité de marchandises (massification). C'est la règle économique -et aussi environnementale - des rendements croissants

Le deuxième est d'éviter, autant que faire se peut, des ruptures de charge, source de surcoûts, de consommation d'espace et d'avarie/perte/vol de marchandises.

Sur ces bases, il convient de privilégier le recours aux véhicules les plus lourds dont on optimise le chargement depuis le (les) point(s) de chargement jusqu'au(x) point(s) de déchargement.

Le développement et la multiplication de plates formes sur lesquelles s'opèreraient des ruptures de charges occasionnant des passages de relais d'un véhicule à un autre ne doit donc pas être érigé en modèle. En revanche, cela peut avoir du sens notamment pour la desserte/collecte du « dernier/premier kilomètre » d'un cœur de ville inaccessible, en raison de contingences géographiques, à des véhicules de grande taille. A noter que de



telles ruptures de charge ne nécessitent pas forcément d'espaces bâtis mais que certaines d'entre elles peuvent se réaliser sur des emprises de voiries qui peuvent leur être réservées.

L'un des motifs invoqués par les défenseurs d'un développement de ces plates formes repose sur l'idée que l'offre de véhicules lourds « propres » seraient moins mature que celles des véhicules plus petits, incluant a fortiori les vélos cargo. Outre que cette affirmation sur l'offre de poids lourds doit être nuancée selon le type d'énergie dont on parle – et qui est dénuée de sens si on considère les Euro 6 gazole comme des véhicules propres-, il convient d'avoir présent à l'esprit que cette insuffisante maturité actuelle de l'offre de poids lourds propres va se gommer avec le temps, rendant rétrospectivement obsolètes les plates formes.

A noter que les solutions fluviales ne constituent pas le « dernier kilomètre » qui en toutes circonstances se fait au moyen d'un véhicule terrestre.

12. D'après vous, les documents de planification et d'urbanisme intègrent-ils suffisamment les enjeux relatifs à la logistique urbaine ?

Très vraisemblablement non. Si pour l'avenir les enjeux de logistique urbaine devaient y être intégrés il conviendrait d'y associer en amont les acteurs économiques pour être dans la co-construction.

Sur le fond, la pression et la spéculation foncières ont rejeté hors des premières ceintures urbaines les activités logistiques, générant ainsi du trafic de marchandises. Seules les friches industrielles polluées et trop couteuses à dépolluer ont échappé à cette vague. Sous réserve de réduire les contraintes de dépollution et/ou de prévoir un accompagnement public pour la dépollution, il y a là des opportunités pour y implanter des activités logistiques plus proches des centres urbains.

De même qu'un intérêt doit être accordé dans les EPCI traversés par un fleuve à de la réservation foncière bord à voie d'eau pour permettre le déploiement de logistique combinant le transport fluvial d'approche et « le dernier/premier » kilomètre terrestre.

13. Identifiez-vous des leviers pour encourager la massification du transport de marchandises en ville afin d'accompagner la mise en place de ZFE ?

La massification, même réalisée avec des véhicules considérés comme les plus polluants, est en effet un des leviers permettant de réduire la pollution atmosphérique en ville qui se mesure globalement et non de façon microscopique.

La massification fait partie de l'ADN du logisticien (grossiste ou transporteur) et façonne son modèle économique. Il est par conséquent en recherche constante de leviers lui permettant de l'assurer qu'il va chercher dans ses propres organisations.

Dans le périmètre du commerce de gros, de nombreuses entreprises ont des activités justifiant l'utilisation de véhicules utilitaires légers (<3,5 tonnes avec un permis B), avec des volumes à transporter qui pourraient toutefois justifier des véhicules plus grands qui ne soient pas pour autant des poids lourds. Une



voie intermédiaire pourrait consister à porter le PTAC de ces véhicules utilitaires légers à 4,5 tonnes (orientation ouverte aux seuls véhicules réunissant les conditions techniques le permettant), sans exiger la détention d'un permis de conduire pour les poids lourds. Une telle orientation conduirait mécaniquement, toutes choses égales par ailleurs, à une réduction de la circulation.

*

14. Souhaitez-vous porter à la connaissance du rapporteur d'autres éléments relatifs aux zones à faibles émissions mobilité ?

Il s'agit davantage d'un mot de conclusion.

Tout sujet « urticant » voit s'affronter la passion teintée d'idéologie et la raison chargée d'empirisme. Lorsque la passion parvient à l'emporter c'est toujours pour une durée limitée car in fine la réalité nous rattrape mais le temps perdu pour avoir emprunté une mauvaise direction ne se rattrape pas.

Nous appelons à ce que la question des ZFE-m soit traitée dans un cadre raisonné et renouvelons notre conviction que la concertation entre acteurs publics et acteurs privés participe de cette vision raisonnée.

Paris le 23 mars 2023