

# Comité technique de liaison des acteurs économiques de la logistique urbaine

## Contribution aux travaux du comité de concertation sur les ZFE-m

Paris le 18 avril 2023

Le comité technique de liaison des acteurs économiques de la logistique urbaine s'est constitué à l'initiative de Clément Beaune, ministre en charge des transports, qui a souhaité que l'État et les collectivités locales puissent s'appuyer sur un interlocuteur en mesure de fédérer les acteurs économiques impliqués en tant qu'opérateurs de service de logistique urbaine ou bénéficiaires de ces services.

Il est notamment composé des principales familles d'acteurs économiques suivantes :

- Transport multimodal et logistique
- Bâtiment et travaux publics
- Commerce et distribution
- Activités du déchet et du recyclage
- Restauration commerciale
- Services industriels

Adossé à France Logistique, le comité réunit également le MEDEF, la CPME, l'U2P et l'AUTF.

Le comité de concertation sur les ZFE-m a été institué par Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Co-piloté par Anne-Marie Jean et Jean-Luc Moudenc, il est plus particulièrement chargé de travailler sur l'harmonisation des règles entre les collectivités et sur les mesures d'accompagnement social (acceptabilité sociale).

La logistique urbaine durable repose sur trois piliers que sont le foncier, la voirie et la circulation. En ce qu'elles relèvent de la circulation, les ZFE-m ne sont donc qu'un instrument - parmi d'autres - de l'élaboration des logistiques urbaines durables.

Le comité souhaite que la satisfaction des besoins des habitants et que leur santé au quotidien soient assurées et que la vitalité économique et sociale des territoires urbains soit préservée. Il considère que la mobilité des marchandises doit s'inscrire dans une dynamique d'amélioration de la qualité de l'air des zones urbanisées par une réduction de son impact sur la qualité de l'atmosphère.

La diversité des membres composant le comité illustre l'extrême variété des activités opérées en zone urbaine qui ont leurs propres contraintes commerciales, techniques et opérationnelles, et qui s'inscrivent dans des modèles économiques différents. La logistique urbaine durable repose par conséquent sur une variété de solutions, non exclusives les unes des autres et, le cas échéant combinables entre elles, qui trouveront à s'adapter à chaque situation en termes d'efficacité ou de performance globales. Seules des mesures techniquement et économiquement réalistes et présentant les meilleurs résultats sur les plans social et environnemental sont à privilégier.

Cette complexité plaide donc pour des ZFE-m dans lesquelles la cohabitation et la complémentarité seraient assurées depuis le véhicule poids lourd, traditionnellement réputé pour sa capacité à massifier les flux, jusqu'au vélo cargo, solution émergente en mesure de desservir dans un certain nombre de cas le « dernier kilomètre » (l'hyper centre) inaccessible aux véhicules de transport routier ou depuis une rupture de charge fluviale ou ferroviaire.

Les deux principales priorités du comité sont que les calendriers d'interdiction de circulation soient réalistes et qu'une harmonisation des réglementations entre les territoires soit assurée.

### 1° des calendriers d'interdiction de circulation réalistes

Certains territoires ont prévu l'interdiction des véhicules classés Crit'air 2 dans des délais qui sont matériellement impossibles à tenir en raison de contraintes qui tiennent tant à la maturité de l'offre qu'à la capacité d'accès aux nouvelles énergies.

Contrairement aux voitures, les motorisations essences récentes (Crit'air 1) n'existent pas pour les véhicules poids lourds et demeurent extrêmement limitées pour les véhicules utilitaires légers. La fin du Crit'air 2 revient à n'autoriser que les énergies très récentes tels que le gaz/biogaz, l'électricité, l'hydrogène et le B100 (en usage exclusif). Elle ne permet pas davantage aux véhicules routiers, majoritairement gazole, d'accéder suffisamment près des centres villes pour que soit assurée le cas échéant la collecte ou la livraison finale en vélo cargo ou en véhicule considéré « plus propre » et constitue donc un frein au développement des logistiques multimodales rail-route ou fleuve-route.

L'offre de véhicules industriels neufs destinés à des usages de livraison urbaine classés en Crit'air 1 ou 0 n'a pas encore atteint sa totale maturité. Elle n'est pas disponible dans toutes les tailles et silhouettes dont ont besoin les entreprises, leurs performances opérationnelles ne permettent pas tous les usages (contraintes d'autonomie et de poids pour l'électricité) et leurs délais de livraison sont de plus d'un an.

Bien que les constructeurs annoncent une évolution marquée vers les véhicules lourds électriques dans les gammes basse et moyenne (de 7,5 tonnes à 19 tonnes) pour un usage de distribution en zone urbaine, leurs coûts de possession, incluant un prix d'achat moyen trois fois supérieur à leur équivalent gazole, freinent leur déploiement.

Dans de nombreux secteurs d'activité et en particulier pour le transport en compte propre, le faible kilométrage que parcourent annuellement les véhicules allonge leur durée d'exploitation qui dépasse fréquemment 10 ans. Ces véhicules qui sont actuellement en circulation ou qui le seront prochainement (majoritairement classés Crit'air 3 et 2) ne pourront pas être prématurément remplacés avant l'échéance, au risque de rompre l'équilibre économique des entreprises.

Ces réalités appellent à ce que les calendriers de restriction de circulation prennent en compte l'état de l'offre de véhicules industriels, aujourd'hui limitée mais en croissance (cf. les objectifs de la SNBC de 22% des nouvelles immatriculations de poids lourds électriques en 2030) mais également la diversité des usages des véhicules en circulation.

L'autre dimension à prendre en compte est celle des énergies nouvelles non fossiles dont le niveau de maturité de l'offre est décorrélié des ambitions affichées par les constructeurs de véhicules. Au regard des volumes d'énergie produits, de leur disponibilité face à des conflits d'usage et des contraintes de distribution, le risque est réel d'être dans une situation où les constructeurs auraient la capacité d'être au rendez-vous de l'offre mais sans réelle capacité de la commercialiser, faute pour leurs clients d'avoir accès à l'avitaillement en énergie alternative.

Les travaux de la feuille de route sur la décarbonation du transport routier lancés en application de l'article 301 de la loi « énergie et climat » mettent en évidence ces freins et identifient les leviers pour les lever. Il convient que l'ensemble des parties prenantes s'approprient ces travaux et les prennent en compte dans leurs réflexions.

Sur ces bases, le comité appelle les collectivités territoriales à n'interdire la circulation des véhicules Euro 6 (Crit'air 2) qu'à partir du moment où les freins au déploiement des véhicules classés Crit'air 1 ou 0 évoqués ci-dessus seront levés et sous réserve que la transition énergétique des véhicules des entreprises fassent l'objet d'un accompagnement financier pérenne. Les véhicules Euro 6, très efficaces en matière de réduction d'émissions de polluants atmosphériques (Nox et particules fines) que les ZFE-m cherchent à réduire, forment l'immense majorité des véhicules neufs mis en circulation qui doivent pouvoir aller au terme de leur période d'amortissement (cf. La SNBC prévoit que la moitié des nouvelles immatriculations des poids lourds sera encore au gazole en 2030).

Pour autant, pendant cette période transitoire une réflexion avec les territoires concernés devrait être menée afin de maintenir et encourager les investissements et l'exploitation des véhicules à énergies alternatives.

#### Quelques chiffres (source URF Faits et chiffres 2022) :

Au 31 décembre 2021, 95% des 5.977.000 VUL immatriculés en France sont au gazole et les 596.000 poids lourds (> 3,5 tonnes) immatriculés sont tous recensés en gazole (les poids lourds propulsés avec d'autres énergies sont trop peu nombreux pour être isolés).

Sur les 322.000 VUL immatriculés neufs en 2021, seuls 12.000 sont électriques (< 4%).

#### 2° Une harmonisation des réglementations de circulation entre les territoires.

Les entreprises évoluent sur des zones de chalandise ne se limitant pas au périmètre d'une ZFE-m mais sont pour la plupart amenées à faire circuler leurs véhicules sur de l'interurbain, de l'interrégional, du national ou de l'international, les amenant à devoir circuler sur plusieurs ZFE-m ou leur équivalent en dehors des frontières de l'hexagone. Il n'est pas envisageable de demander aux entreprises de se doter d'autant de types de véhicules que de ZFE-m dans lesquelles elles évoluent.

Sans préjudice de spécificités locales rédhibitoires (par exemple des impératifs topographiques limitant la circulation à certains gabarits de véhicules) il est indispensable que les ZFE-m, prioritairement celles faisant partie d'un même bassin économique, harmonisent leurs règles de circulation (poids et dimensions, classement Crit'air, horaires etc...). Cette harmonisation est indispensable car elle permet aux entreprises d'optimiser à la fois leurs investissements et leurs organisations logistiques (plans de transport) par un gommage des « effets frontière ».

#### Ainsi, à titre d'exemple :

- Dans le Grand-Est et l'Alsace autour de Strasbourg et de Mulhouse et de Metz et de Nancy.
- En Auvergne - Rhône-Alpes, entre Lyon, Valence, Saint-Étienne, Chambéry, Annecy, Annemasse et Grenoble.
- Sur l'Arc Méditerranéen entre Nîmes, Montpellier, Avignon et Aix-Marseille.