



Confédération des
Grossistes de France

COMMERCE DE GROS

Verdissement des flottes de véhicules
des entreprises



Qu'est-ce que le commerce de gros ?

Les entreprises du commerce de gros sont essentielles dans les chaînes d'approvisionnement et de distribution. Elles jouent un rôle pivot dans toutes les filières de l'économie : elles sont le bras armé des producteurs agricoles et des industriels (agroalimentaires, pharmaceutiques et de santé, automobiles, électroniques, industries pour la construction...) auprès desquels elles s'approvisionnent et à qui elles offrent des débouchés dans leurs différents canaux de distribution. Nos entreprises distribuent ensuite cette marchandise à une très large gamme de clients professionnels qui font vivre les territoires (les commerçants, les artisans, l'industrie ...).

160 000

entreprises sur l'ensemble du territoire
INSEE

1 million

de salariés
INSEE

+ de
900

milliards d'euros de chiffre d'affaires par
an

18 000

GE, ETI et PME
INSEE

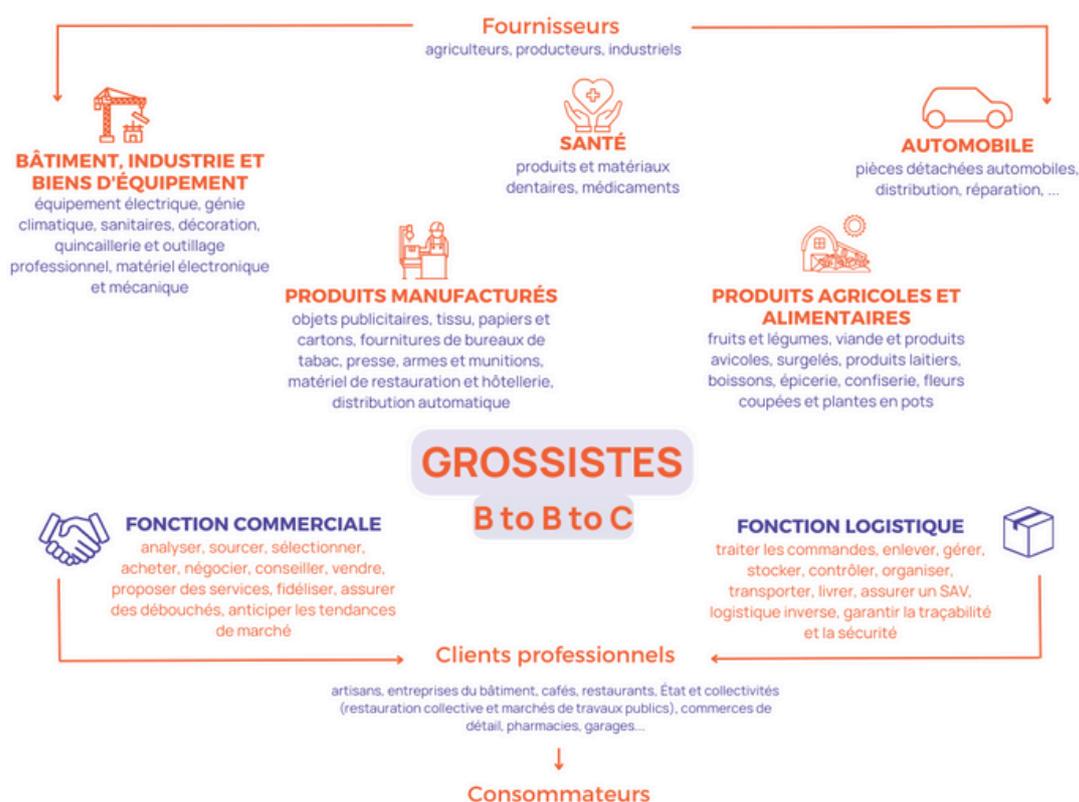
95 %

de TPE et PME
INSEE

48 %

de la valeur ajoutée du commerce
INSEE

Quel que soit le secteur d'activité dans lequel elles opèrent, les entreprises du commerce de gros ont en commun trois fonctions : **la fonction économique**, c'est-à-dire l'achat à des professionnels et la revente à des professionnels (commerce BtoB) ; **la fonction commerciale** qui consiste d'une part à remonter des informations sur le comportement du marché aux fournisseurs, et d'autre part à s'occuper du sourcing des produits, à conseiller et à former les clients sur l'utilisation des produits ; enfin **la fonction logistique** qui inscrit les entreprises du commerce de gros dans une économie de flux et de stocks.



1 - Quelles sont les obligations de verdissement des flottes des entreprises ?

Depuis la loi LOM de 2019, renforcée par la loi Climat Résilience de 2021, une trajectoire de verdissement des flottes prévoit que les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles - dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes - acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules à faibles émissions dans la proportion minimale suivante : 10 % à partir du 1er janvier 2022 ; 20 % à partir du 1er janvier 2024 ; 40 % à partir du 1er janvier 2027 ; 70 % à partir du 1er janvier 2030.

Les entreprises du commerce de gros sont résolument engagées dans la décarbonation de leurs activités et particulièrement dans le verdissement de leurs flottes de véhicules. Celles-ci se composent, pour la livraison au quotidien - parfois plusieurs fois par jour[1] - de leurs clients professionnels, de 60 000 poids lourds ainsi que de 100 000 véhicules utilitaires légers (VUL) ; ils effectuent des tournées de 200 kilomètres en moyenne par jour, permettant de livrer entre 15 et 20 clients. Par ailleurs, en raison de la forte présence de commerciaux itinérants dans le secteur du commerce de gros, nos entreprises comptent 200 000 véhicules légers (VL) pour assurer les déplacements professionnels (en moyenne 350 km par jour).



Sur la base d'une étude menée en 2023-2024 par AKTO, l'opérateur de compétence du commerce de gros, relative aux **Impacts emplois & compétences du verdissement des flottes de véhicules dans la branche des commerces de gros**, plusieurs hypothèses ont été étudiées concernant la trajectoire de verdissement des VUL et VL de nos entreprises. Le résultat de l'étude montre que, dans le secteur du commerce de gros, l'atteinte des objectifs de la loi LOM est fonction du soutien public et repose largement sur un mix énergétique : elle démontre que la très forte baisse du gazole et de l'essence n'est possible que par le recours à d'autres énergies que le 100 % électrique.

[1] Par exemple : deux livraisons par jour dans la répartition pharmaceutique, jusqu'à six livraisons par jour dans le secteur des pièces détachées automobiles.

2 - Où en est le secteur du commerce de gros ?

Le verdissement des flottes d'entreprises est un enjeu crucial, c'est pourquoi les 160 000 entreprises du commerce de gros sont pleinement engagées dans la transition écologique à travers un **plan de décarbonation volontaire et volontariste du secteur**. Cependant, plusieurs freins économiques et opérationnels ralentissent ce processus, que les pouvoirs publics ne peuvent ignorer.

Les entreprises font face à des **CONTRAINTES OPERATIONNELLES** pour atteindre les objectifs de la loi LOM :

- **Le maillage territorial des bornes de recharge est à ce jour insuffisant dans l'espace public pour répondre aux usages professionnels**, d'autant que seulement 18 % des bornes publiques sont à recharge rapide. Le maillage actuel est particulièrement inadapté pour les commerciaux itinérants, qui effectuent plusieurs centaines de kilomètres par jour. De plus, ils ne se rendent que très exceptionnellement sur le site de l'entreprise où ils pourraient se recharger, ce qui rend indispensable l'installation de bornes de recharge à leurs domiciles (c'est particulièrement complexe dans les copropriétés qui refusent très majoritairement leur installation pour des raisons de sécurité). En outre, il est à noter que le maillage actuel des bornes de recharge est source d'inégalité territoriale, certaines régions étant bien moins équipées que d'autres, notamment les zones rurales ou de montagne. **C'est pourquoi, à ce stade, les entreprises sont en capacité d'électrifier leurs opérations logistiques en zone urbaine dense uniquement.**
- **L'offre actuelle de véhicules électriques adaptés aux usages professionnels reste limitée.** En effet, les modèles disponibles sur le marché ne répondent pas toujours aux besoins spécifiques des entreprises, notamment en termes d'autonomie. **Les VL comme les VUL électriques ont une autonomie inférieure d'environ 30 % aux autonomies théoriques annoncées par les constructeurs.** C'est sans compter que les conditions topographiques et météorologiques de certaines zones géographiques affectent la performance et l'autonomie des véhicules électriques, en particulier lorsque les températures descendent en dessous de 0°C. Concernant les VUL plus spécifiquement, l'offre constructeur est insuffisante, que ce soit d'un point de vue quantitatif (la gamme électrique est deux fois moins large que la gamme thermique) que qualitatif : au-delà des problèmes d'autonomie, la capacité d'emport de marchandises des véhicules ne répond pas aux besoins opérationnels des entreprises et elle est moindre que les équivalents thermiques. **Il faudrait des VUL d'une autonomie réelle de 500 km une fois chargés pour qu'ils soient réellement adaptés aux usages professionnels.** Globalement, les performances opérationnelles des véhicules électriques, VL comme VUL, ne conviennent pas à ce stade aux usages professionnels.

- **Un délai trop court** a été donné aux entreprises pour se conformer à la trajectoire de la loi LOM, compte tenu du **manque de maturité du marché de l'électromobilité**. Dans ce contexte, toute velléité d'accélération ou d'extension de la trajectoire de verdissement apparaîtrait comme déconnectée des réalités opérationnelles et technologiques. La création d'une taxe punitive dans la loi de finances pour 2025 l'est tout autant.



Pour toutes ces raisons, la Confédération des Grossistes de France fait les propositions suivantes :

Proposition 1 : les entreprises du commerce de gros demandent la stabilité des règles et une visibilité sur le moyen-long terme.

Proposition 2 : compte tenu du manque de maturité du marché des VUL électriques, il est nécessaire d'avoir un traitement différencié des VUL et des VL qui exclut les VUL de la trajectoire de verdissement jusqu'à la maturité technologique de l'offre permettant de couvrir tous les besoins professionnels.

Proposition 3 : le verdissement des flottes doit reposer sur un mix énergétique pour permettre aux entreprises de répondre à leurs obligations, dans l'attente d'évolutions technologiques sur l'électrique. Ce mix énergétique nécessite de maintenir les véhicules hybrides rechargeables et plaide idéalement pour y ajouter le « full hybride » ainsi que toutes les énergies moins émettrices de CO2 et/ou de polluants atmosphériques (gaz, biogaz, bio éthanol, carburants liquides de synthèse bas carbone). Une telle approche permettrait d'accélérer la décarbonation des véhicules mais aussi de répondre aux contraintes de circulation dans les ZFE-m.

Proposition 4 : d'un point de vue très pragmatique, une corrélation entre le rythme des immatriculations des véhicules électriques (dans une moindre mesure pour les hybrides rechargeables qui disposent toujours de la propulsion thermique) et celui du déploiement des bornes électriques est nécessaire, le second étant une condition du premier.

A ces freins technologiques, s'ajoutent des **FREINS ECONOMIQUES** qui ne peuvent être ignorés, d'autant plus dans la période économique actuelle[1] :

- **Le surcoût à l'achat des VL et VUL électriques, par rapport à leur équivalent thermique, reste supérieur à 50 %.** Il demeure en outre une incertitude sur leur valeur résiduelle au terme de quelques années d'exploitation (particulièrement en raison de l'usure et du coût de remplacement de la batterie).
- **Les investissements en termes d'installation de bornes de recharge** sur les sites des entreprises sont colossaux : **pour les seules bornes de recharge des VUL** (des bornes de recharge lente), le besoin d'investissement s'élève à **500 millions d'euros dans le secteur du commerce de gros**. Or, pour recharger des VUL entre deux tournées -ce qui est courant puisque les grossistes peuvent livrer plusieurs fois par jour leurs clients professionnels-, l'entreprise a besoin de super chargeurs qui sont très coûteux (de l'ordre de 70 000 euros l'unité) et qui nécessitent une installation électrique puissante et donc des investissements complémentaires. C'est sans compter sur les **contraintes d'installations posées par les assureurs**, puisqu'ils ont des prescriptions de distances de sécurité entre les bornes et l'entrepôt, qui ne sont pas toujours réalisables sur les sites logistiques qui optimisent leur foncier logistique.



Proposition 5 : le dispositif de suramortissement des investissements prévu à l'article 39 decies A du code général des impôts pourrait être étendu à l'ensemble des véhicules utilitaires légers « bas carbone ».

Proposition 6 : les certificats d'économie d'énergie sont une source de recettes extrabudgétaires importantes pour le financement de la décarbonation. Ils sont peu utilisés pour la décarbonation du transport routier de marchandises, ils pourraient ainsi compenser tout ou partie des surcoûts que supportent les entreprises dans leur démarche d'électrification de leur parc de VL et de VUL.

[1] Dans le secteur du commerce de gros, l'année 2024 a été compliquée (baisse du chiffre d'affaires aux 1er et 2ème trimestre 2024, avec -3 % et -1,5 %, stagnation au 3ème trimestre avec -0,4 %). Les chefs d'entreprises expriment leurs vives inquiétudes pour la suite.

COMMERCE DE GROS

Verdissement des flottes de véhicules des entreprises

Confédération des Grossistes de France
29-31 rue Saint Augustin
75002 Paris

www.cgf-grossistes.fr 

cgf@cgf-grossistes.fr 

Confédération des Grossistes de France - CGF 

MARS 2025

Crédit photos : Nicolas Kalogeropoulos - CGF