



Confédération des
Grossistes de France

Décarbonation de la logistique et de la mobilité des entreprises du commerce de gros - Perspectives 2030

22 octobre 2025



Les perspectives de décarbonation de la logistique et de la mobilité du commerce de gros

- Le secteur du commerce de gros
- Les enjeux de sobriété et de décarbonation pour le commerce de gros et les attentes associées
- Les 4 volets de décarbonation

Le commerce de gros – principaux chiffres

Les entreprises grossistes sont un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement et de distribution entre un amont composé d'industriels et de producteurs, et un aval composé de centaines de milliers de clients approvisionnés quotidiennement, partout en France.

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

+ d' **1 million**

de clients professionnels
dans tous les secteurs
livrés au quotidien
par les grossistes

63 000

recrutements en 2025
(source BMO/France Travail)

DONT

18 000

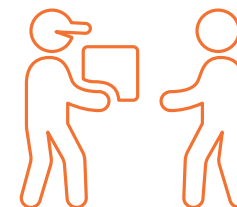
GE, ETI et PME
INSEE

employant
870 000

salariés
INSEE

pour un chiffre d'affaires de
840 milliards

INSEE



Les 3 fonctions du commerce de gros



*VUL : Véhicules utilitaires légers - PL : Poids lourds

L'écosystème du commerce de gros



BÂTIMENT, INDUSTRIE ET BIENS D'ÉQUIPEMENT

équipement électrique,
génie climatique, sanitaires,
décoration, quincaillerie
et outillage professionnel,
matériel électronique
et mécanique



PRODUITS MANUFACTURÉS

objets publicitaires, tissu, papiers
et cartons, fournitures de bureaux
de tabac, presse, armes et munitions,
matériel de restauration et hôtellerie,
distribution automatique



SANTÉ

produits et matériaux dentaires,
médicaments



PRODUITS AGRICOLES ET ALIMENTAIRES

fruits et légumes, viande et produits
avicoles, surgelés, produits laitiers,
boissons, épicerie, confiserie, fleurs
coupées et plantes en pots



AUTOMOBILE

pièces détachées
automobiles,
distribution, réparation, ...



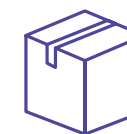
FONCTION COMMERCIALE

analyser, sourcer, sélectionner,
acheter, négocier, conseiller, vendre,
proposer des services, fidéliser,
assurer des débouchés, anticiper
des tendances de marché

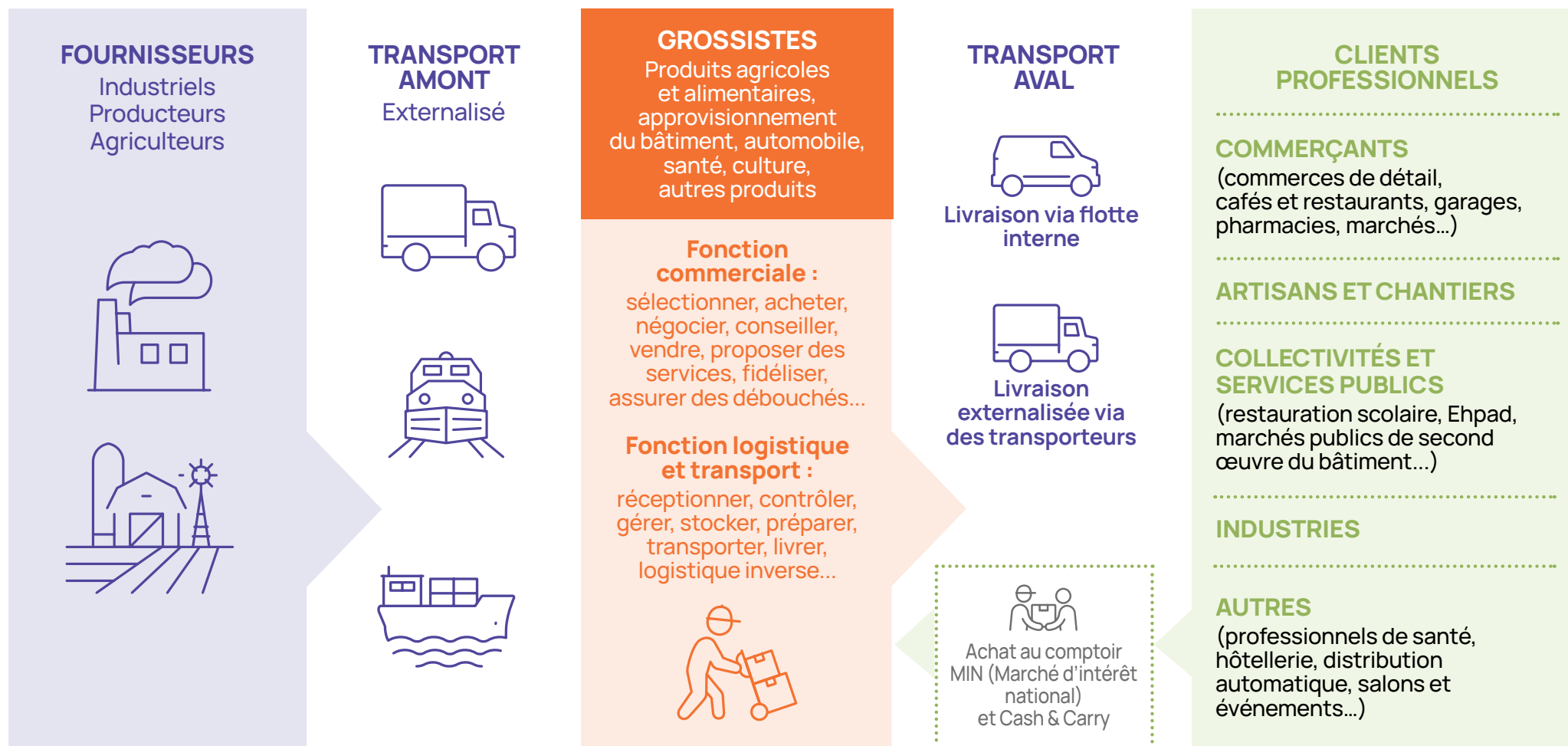
GROSSISTES B to B to C

FONCTION LOGISTIQUE

traiter les commandes, enlever,
gérer, stocker, contrôler, organiser,
transporter, livrer, assurer un SAV,
logistique inverse, garantir
la traçabilité et la sécurité



Le commerce de gros - schéma logistique



Les enjeux de sobriété et de décarbonation pour le secteur du commerce de gros



Forte et claire détermination des entreprises à s'inscrire dans l'objectif de politique publique « zéro émission nettes 2050 » et à réduire leur empreinte carbone

En même temps, la dynamique de décarbonation :

- doit s'appuyer sur un cadre clair alliant réalisme et progressivité, compatible avec les enjeux économiques et la temporalité des entreprises, favorisant les initiatives exemplaires basées sur le volontariat :
 - Être accessible à toutes les tailles d'entreprises, y compris celles dont les capacités d'investissement sont limitées ;
 - Préserver la compétitivité et la rentabilité des entreprises ;
 - Assurer un Retour sur les Investissements dans la décarbonation compatible avec les contraintes d'exploitation, de compétitivité et de résultats des entreprises
- doit bénéficier d'un environnement favorable autour de 5 facteurs clés.

Les 5 facteurs clés composant l'environnement favorable à la décarbonation dans une phase de transition énergétique

- Une **complémentarité énergétique** pour les véhicules qui permet de répondre aux différents usages et aux différentes capacités financières des entreprises

- Une **fiscalité stable, incitative et adaptée dans la durée** aux capacités d'investissement,
- associant un **accompagnement financier** reposant sur un bouquet d'outils de financement conjuguant des fonds publics et des ressources extrabudgétaires (CEE)

- Une **montée en maturité technologique de l'écosystème de l'électromobilité** (performances techniques, coûts et largeur de gamme des véhicules, bornes de recharge, production d'énergie renouvelable)

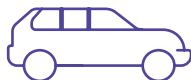
- Une **stabilité et une visibilité réglementaires**, gages de sécurisation des investissements des entreprises

Les 4 volets de la décarbonation*



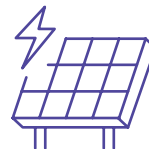
VOLET 1

Décarbonation
des véhicules
de transport de
marchandises
(PL et VUL**)



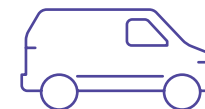
VOLET 2

Décarbonation
des véhicules légers
des collaborateurs
itinérants



VOLET 3

Sobriété énergétique
et décarbonation
des entrepôts -
production
d'électricité
renouvelable



VOLET 4

Décarbonation
des transports
externalisés

*couvrant les scopes 1, 2 et 3 du Greenhouse Gas Protocol)

**PL : Poids lourds - VUL : Véhicules utilitaires légers

Décarbonation des véhicules de transports de marchandises



Diagnostic

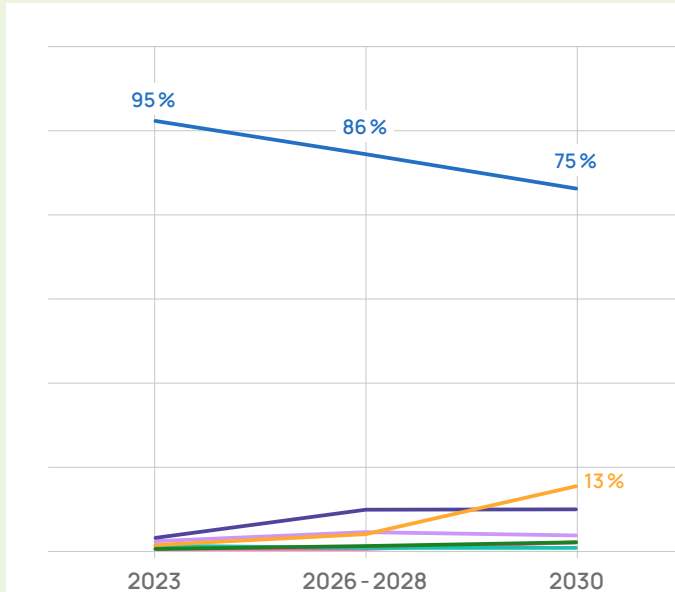
Le rythme de la trajectoire de décarbonation des véhicules de transport de marchandises (40 000 PL et 190 000 VUL):

- Est corrélé à l'adaptation de l'offre aux usages et plus généralement au niveau de maturité de l'écosystème de l'électromobilité ;
- Repose transitoirement sur un mix énergétique, avant un atterrissage final sur l'électricité ;
- Dépend de l'intensité de l'accompagnement financier des entreprises (sans faire reposer exclusivement la stratégie de décarbonation sur les aides qui peuvent rapidement et subitement évoluer ou disparaître).

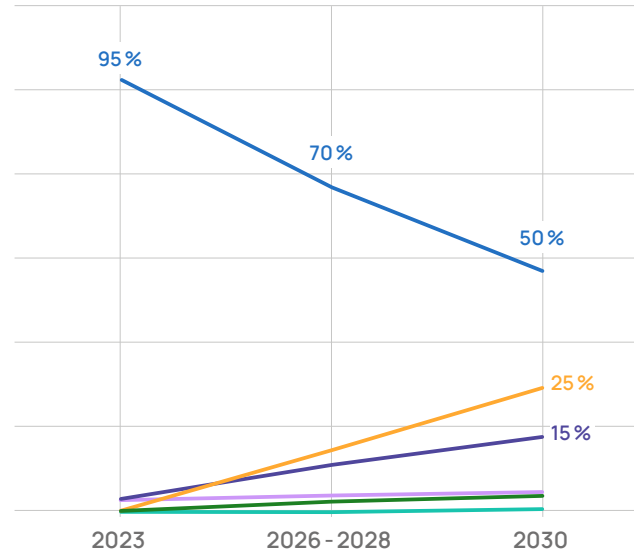
Objectifs

Entre 15 et 25 %* de PL** électriques à horizon 2030

Scénario prudent

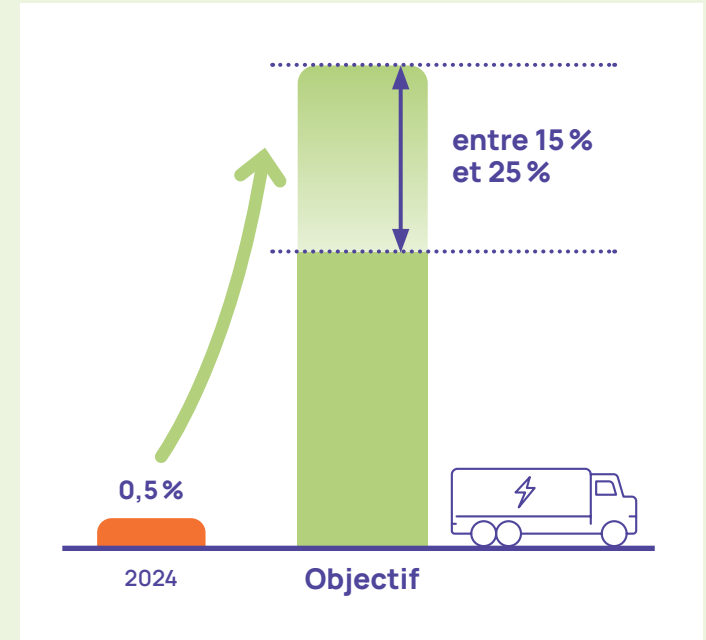


Scénario optimiste



Source : AKTO / CGF

Scénario retenu



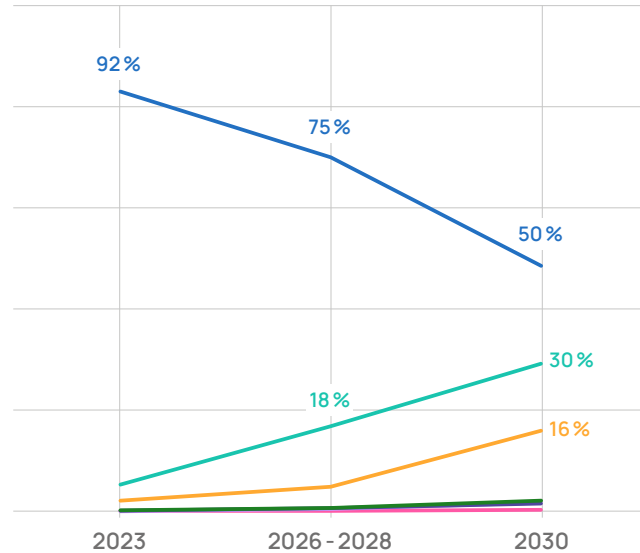
● Gazole ● Essence ● Gaz et biogaz ● B100 ● HVO / XTL et autres CLBC ● Électrique à batterie ● Bioéthanol

* fourchette retenue en fonction des secteurs d'activité et des incertitudes sur l'environnement général ** PL : Poids lourds



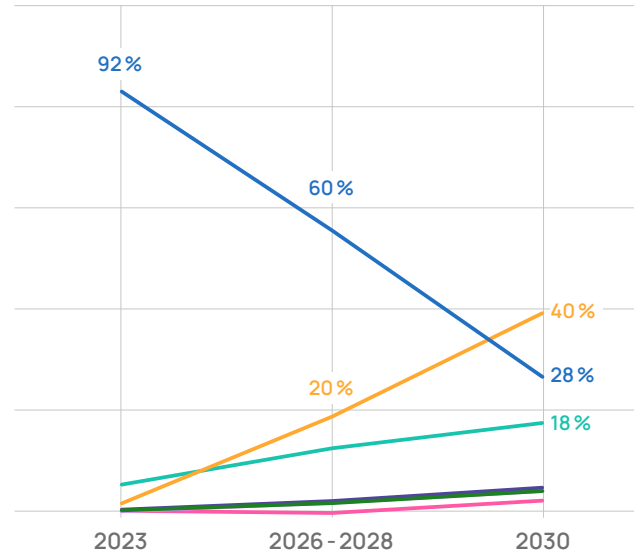
Entre 20 et 40 %* de VUL** électriques à horizon 2030

Scénario prudent

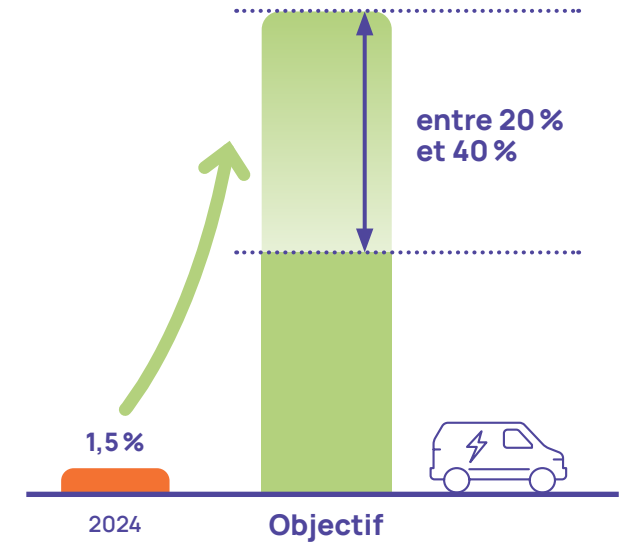


Source : AKTO / CGF

Scénario optimiste



Scénario retenu



● Gazole ● Essence ● Gaz et biogaz ● B100 ● HVO / XTL et autres CLBC ● Électrique à batterie ● Bioéthanol

* fourchette retenue en fonction des secteurs d'activité et des incertitudes sur l'environnement général ** VUL : Véhicules utilitaires légers

Mesures



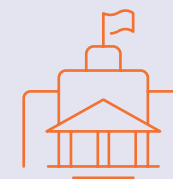
MESURE À LA MAIN DES ENTREPRISES

Mutualiser avec les
transporteurs l'usage
des bornes électriques
installées sur les sites



MESURE À LA MAIN DES ASSUREURS

Assouplir et harmoniser
les contraintes
d'installation des IRVE
sur sites posées par les
assureurs



MESURE À LA MAIN DE L'ETAT

Soutenir financièrement
la transition énergétique
du parc de PL et de VUL
(véhicules et IRVE) - aides
directes à l'achat (CEE) et
fiscalité adaptée

Mutualiser avec les transporteurs l'usage des bornes électriques installées sur site

Description de la mesure	Freins à sa mise en œuvre	Conditions de réussite
Les entreprises du commerce de gros qui exploitent des PL pour assurer la livraison de leurs clients les stationnent fréquemment sur les emprises de leurs sites logistiques sur lesquels se rendent les entreprises de transport routier pour y amener les marchandises. Ces entreprises de transport routier sont elles-mêmes dans une dynamique d'électrification de leur flotte de véhicules et se heurtent, en itinérance et à destination, aux difficultés de rechargement de leurs véhicules à des prix maîtrisés. Les sites des entreprises du commerce de gros constituent des opportunités pour mutualiser avec les entreprises de transport routier les IRVE dont ils sont équipés.	Les véhicules des entreprises du commerce de gros peuvent être rechargés de façon lente (de nuit entre deux services de livraison) alors que ceux des entreprises de transport ont besoin de recharge rapide pendant le temps nécessaire au déchargement de la marchandise ou pendant l'interruption réglementaire de conduite du conducteur quand elle coïncide avec l'arrivée du véhicule sur le site. Compte tenu des écarts d'investissements importants entre une recharge lente et une recharge rapide, l'enjeu pour l'entreprise de commerce de gros est de pouvoir s'assurer un retour sur son investissement en IRVE rapide et de pouvoir obtenir des engagements de rechargement de la part des entreprises de transport qui se présentent sur leurs sites et avec lesquelles elles n'ont pas toujours de lien contractuel. Compte tenu des coûts de raccordement au réseau, auxquels peuvent s'ajouter des coûts de génie civil, il est également déterminant que l'entreprise de commerce de gros puisse dimensionner préventivement ces besoins futurs en bornes de recharge rapide et le foncier qu'ils nécessiteront.	Disposer d'un cadre juridique sécurisé autorisant une entreprise de commerce de gros à mettre à disposition son électricité à des tiers. S'assurer que les dispositions de l'article L.334-4 du code de l'énergie considèrent que cette mise à disposition n'est pas assimilée à une vente d'électricité mais à une prestation de service non prohibée. Être dans une relation contractuelle sur la durée avec les entreprises de transport routier. Réunir les transporteurs se présentant sur les sites pour connaître leur trajectoire d'électrification de leur flotte et estimer le volume d'électricité qu'ils seraient prêts à consommer. Finaliser le contrat de « fourniture » de prestation de rechargement en électricité pouvant devenir une annexe au contrat de transport ou être autonome quand aucun lien contractuel de transport ne lie l'entreprise et le transporteur.

Desserrer et harmoniser les contraintes d'installation des IRVE sur sites posées par les assureurs (mesure valable également pour les IRVE des VL)

Description de la mesure	Freins à sa mise en œuvre	Conditions de réussite
Le déploiement de l'électromobilité des VUL et des PL dans les entreprises du commerce de gros repose notamment sur la capacité qui leur est accordée d'équiper leurs sites en IRVE, en empiétant le moins possible sur les capacités foncières dont elles ont besoin pour leurs activités logistiques et le stationnement de leurs véhicules.	Cette démarche est aujourd'hui freinée par les assureurs qui, en ordre dispersé selon les compagnies, exigent d'observer des distances minimales entre les IRVE et tout autre bâtiment et en font une condition de couverture des risques et d'indemnisation des sinistres. Or l'absence de cadre clair, objectif et sécurisé sur les prescriptions de sécurité relative à l'implantation des bornes de recharge électrique ralentit la décarbonation de la mobilité et contribue au ralentissement des ventes des véhicules.	Etablir des normes unifiées d'implantation des bornes de recharge sur les emprises logistiques ou à proximité de tout autre bâtiment recevant du personnel ou des marchandises qui soient les moins contraignantes. Sur le modèle du travail qui a abouti il y a quelques années au cahier des charges auquel devait répondre un parking poids lourds pour être considéré par les assureurs comme sécurisé, un groupe de travail s'est mis en place en juillet 2025 sous le pilotage de la DGE afin de parvenir à définir de telles règles. Ce groupe de travail réunit notamment France Assureurs, l'AVERE, les organisations du transport routier, les constructeurs de véhicules électriques et les administrations centrales (DGPR, DGEC, DGITM).

Soutenir financièrement la transition énergétique du parc de PL et de VUL (véhicules et IRVE) – suramortissement, aides directes à l'achat (CEE), levier de la TIRUERT (IRICC)

Description de la mesure	Freins à sa mise en œuvre	Conditions de réussite
Les entreprises du commerce de gros utilisent des VUL et des PL pour effectuer des transports intersites, assurer la livraison de leurs clients et réaliser des prestations de service de dépannage et de maintenance. La plupart des services de livraison sont réalisées dans des zones de chalandise plutôt urbanisées (80% de la clientèle des entreprises du commerce de gros sont en zone urbaine) pas trop éloignées des bases logistiques des entreprises; cette situation se présente comme un atout en faveur d'un passage à l'électromobilité au regard notamment des contraintes d'autonomie des véhicules électriques qui peuvent se recharger sur sites entre deux périodes de service.	Pour autant que les entreprises puissent trouver dans les catalogues des constructeurs les véhicules qui répondent à leurs usages, ces derniers présentent un surcoût à l'achat qui s'étale de 50% pour un VUL jusqu'à 200% pour un PL. A ces surcoûts sur le matériel de transport s'ajoutent les coûts d'investissement en bornes de recharge pouvant occasionner des coûts de raccordement au réseau électrique avec de la transformation en haute tension qui font grimper les budgets. En raison du faible kilométrage parcouru par les VL et les PL il faut attendre plusieurs années avant que le TCO du véhicule électrique s'aligne sur celui de son équivalent thermique. Dans la mesure où la majorité des entreprises ne peut supporter le poids de tels investissements et une surcharge des coûts d'exploitation, et que le marché n'est pas davantage en mesure de les absorber dans les prix de vente des produits, leur accompagnement pendant une phase de transition dont on ne connaît pas pour le moment l'échéance est indispensable pour assurer le déploiement de l'électromobilité.	Soutenir financièrement les entreprises du commerce de gros dans leurs investissements en VUL et PL électriques, à hauteur minima de 50% du surcoût par rapport à leur équivalent thermique diesel, dans leurs investissements en IRVE sur sites et dans l'exploitation des véhicules. 1 S'assurer de l'efficacité des fiches standardisées CEE pour les VUL et des PL électriques et leur bon niveau de bonification. 2 Etendre le suramortissement fiscal de l'article 39 decies du code général des impôts à tous les VUL, ainsi qu'aux investissements en IRVE sur sites restant à la charge des entreprises après déduction des aides accordées. 3 Etendre le bénéfice de l'incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRICC) à l'électricité utilisée pour la recharge en dépôt.

Décarbonation des véhicules légers des collaborateurs itinérants



Diagnostic

Le rythme de la trajectoire de décarbonation des 230 000 véhicules légers des collaborateurs itinérants :

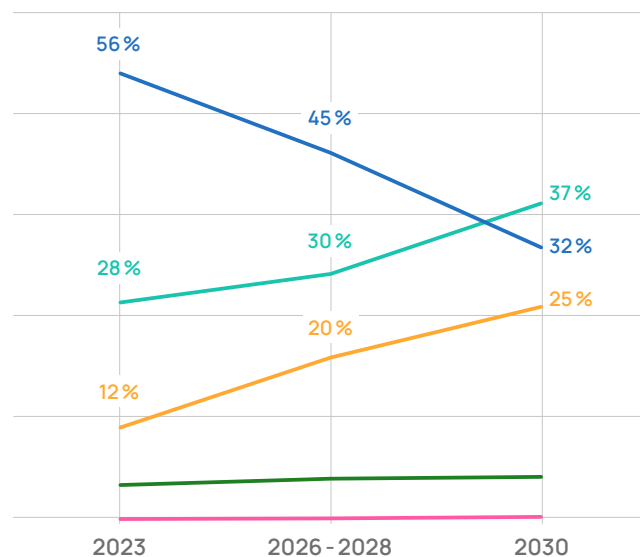
- Est corrélé à l'adaptation de l'offre aux usages et aux contraintes de rechargement au domicile des collaborateurs, et plus généralement au niveau de maturité de l'écosystème de l'électromobilité ;
- Repose transitoirement sur un mix énergétique, avant un atterrissage final sur l'électricité ;
- Dépend de façon moindre que pour les PL et VUL de l'intensité de l'accompagnement financier des entreprises (sans faire reposer la stratégie de décarbonation sur les aides qui peuvent rapidement et subitement évoluer ou disparaître).



Objectifs

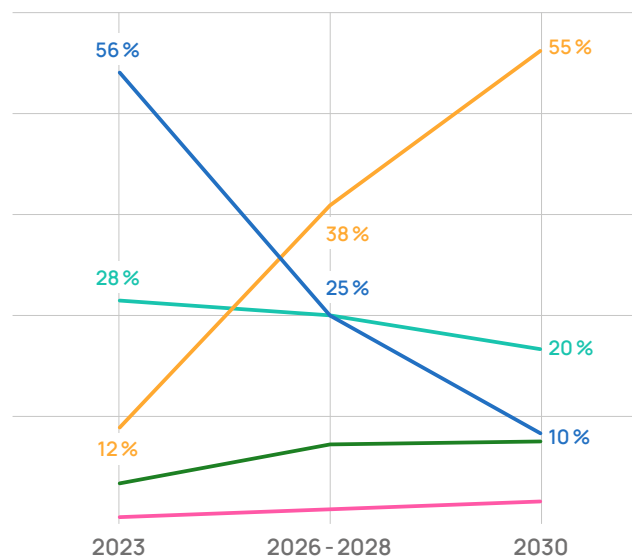
Entre 25 et 50 %* de VL** électriques
à horizon 2030

Scénario prudent

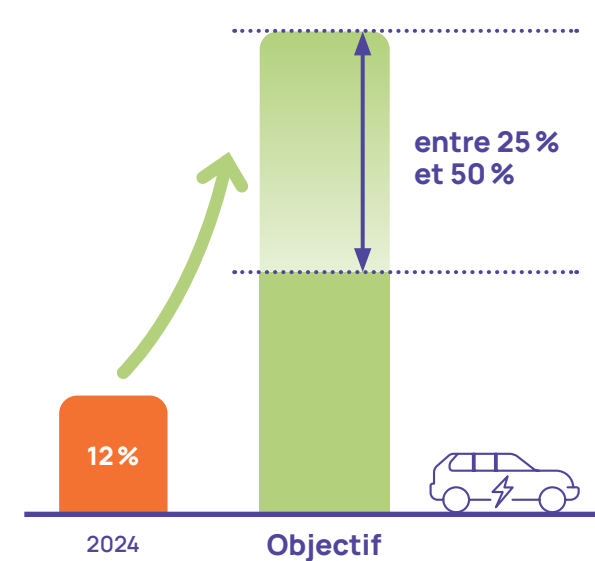


Source : AKTO / CGF

Scénario optimiste



Scénario retenu



● Gazole ● Essence ● HVO / XTL et autres CLBC ● Électrique à batterie ● Bioéthanol

* fourchette retenue en fonction des secteurs d'activité et des incertitudes sur l'environnement général ** VL : Véhicules légers



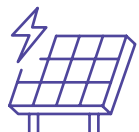
MESURE À LA MAIN DE L'ETAT

Soutenir la transition énergétique
du parc de VL (véhicules et IRVE)
par des mesures d'ordre économique
et réglementaires adaptées

Soutenir la transition énergétique du parc de VL (véhicules et IRVE)

Description de la mesure	Freins à sa mise en œuvre	Conditions de réussite
Les entreprises du commerce de gros utilisent des VL pour les déplacements de leurs collaborateurs commerciaux qui dans la majeure partie des cas peuvent utiliser le véhicule en dehors de leur temps de travail. Elles sont dans une dynamique d'électrification de leur parc de VL.	Pour autant que les entreprises puissent trouver dans les catalogues des constructeurs les véhicules qui répondent à leurs usages, ces derniers présentent un surcoût à l'achat qui est de l'ordre de 50% comparativement à son équivalent thermique. A ces surcoûts sur le matériel de transport s'ajoutent les coûts d'investissement en bornes de recharge au domicile du collaborateur habitant en maison individuelle. Dans la mesure où la majorité des entreprises ne peut supporter le poids de tels investissements, leur accompagnement pendant une phase de transition dont on ne connaît pas pour le moment l'échéance est indispensable pour assurer le déploiement de l'électromobilité. Dans la mesure où le collaborateur fait son affaire personnelle du rechargement du véhicule il doit pouvoir compter sur un réseau d'avitaillement en itinérance, ainsi qu'à domicile. Or les collaborateurs résidant en habitat collectif éprouvent des difficultés pour que leur résidence soit équipée de bornes de recharge.	Soutenir financièrement les entreprises du commerce de gros dans leurs investissements en VL électriques, et dans leurs investissements en IRVE sur sites. Rester dans une logique incitative plutôt que punitive car l'écosystème de l'électromobilité du VL n'est pas encore arrivé totalement à maturité. 1 Bonifier au bon niveau les forfaits de CEE des fiches standardisées prévues pour l'achat des VL électriques dont les montants ne sont pas incitatifs ou réintroduire le bonus écologique pour les entreprises. 2 Etendre le suramortissement fiscal de l'article 39 decies du code général des impôts à tous les VL électriques, ainsi qu'aux investissements en IRVE sur sites et au domicile des collaborateurs restant à la charge des entreprises après déduction des aides accordées. 3 Placer le dispositif de suramortissement des VL zéro émission à l'échappement sous le régime de l'article 36 du Règlement général d'exemption par catégorie (RGEC). 4 Prolonger au-delà du 31 décembre 2027 la valorisation des véhicules exclusivement électriques dans le calcul des avantages en nature. 5 Trouver les leviers permettant de déployer des IRVE sur les emprises des immeubles collectifs. 6 Accélérer la trajectoire d'augmentation de l'autonomie des VL pour leur permettre de coller aux différents usages.

Sobriété et décarbonation des entrepôts



Diagnostic

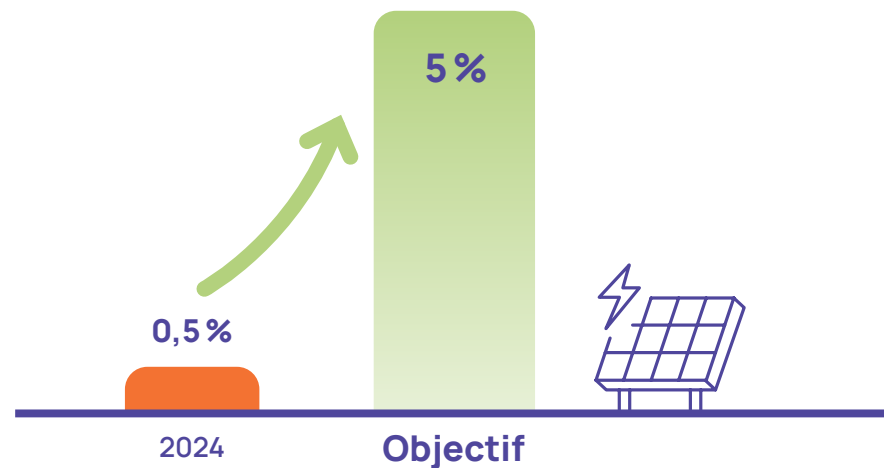
- Plusieurs millions de m² d'entrepôts* dont il convient de réduire la consommation énergétique et qui constituent un potentiel de surfaces pour recevoir des panneaux solaires produisant de l'électricité renouvelable

* dont 15 millions de m² d'entrepôts de plus de 10 000 m²



Objectifs de production d'énergie solaire

Couverture des entrepôts en panneaux photovoltaïques

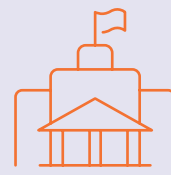


Mesures



MESURE À LA MAIN DES ASSUREURS

Limiter les surcoûts et les contraintes assurantiels associés à l'installation des panneaux photovoltaïques (primes et franchises) en définissant avec les acteurs concernés les « règles de l'art »



MESURES À LA MAIN DE L'ETAT

Rendre éligibles à un suramortissement fiscal les isolations par l'extérieur des bâtiments tertiaires existants et les couvertures des toitures des bâtiments existants en panneaux photovoltaïques, incluant les travaux de structures

Sécuriser dans la durée les valeurs de rachat de l'énergie électrique produite par les entreprises et maîtriser les évolutions du prix de l'électricité

Desserrer et harmoniser les contraintes des assureurs relatives à l'équipement des bâtiments tertiaires en procédés de solarisation

Description de la mesure	Freins à sa mise en œuvre	Conditions de réussite
Les entreprises du commerce de gros ont une importante activité logistique qui les conduit à exploiter de nombreux entrepôts sur les terrains desquels sont attachés des VUL et des PL affectés aux services de livraison des clients. Quand les contraintes techniques ne s'y opposent pas les toitures des entrepôts offrent des perspectives de solarisation des bâtiments en vue de produire de l'électricité qui sera soit autoconsommée soit revendue. On notera que la production d'électricité présente, d'autant plus si elle est autoconsommée, l'avantage de pouvoir « soulager » le réseau national d'électricité.	De la même manière qu'ils le font à propos des IRVE implantées sur les sites, les assureurs fixent des contraintes d'ordre technique pour la pose de dispositifs de solarisation des bâtiments comme condition de couverture des risques incendie tout en augmentant les montants des franchises, et certains refusent d'assurer des bâtiments couverts de panneaux photovoltaïques. Or l'implantation de dispositifs de solarisation à des fins d'autoconsommation peut concourir au déploiement de l'électromobilité jusqu'à devenir son complément indispensable. L'absence de cadre clair, objectif et sécurisé sur les prescriptions de sécurité relatives à l'implantation de panneaux photovoltaïques sur toitures ne favorise donc pas l'électromobilité.	Définir des normes unifiées d'installation de toitures solarisées reconnues par les assureurs comme pouvant garantir l'assurabilité des bâtiments et des marchandises qui y sont stockées sans pénalités financières. Le travail qui a été engagé par la DGE en juillet 2025 sur les prescriptions techniques relatives à l'implantation des IRVE sur les sites gagnerait à être étendu à la couverture des bâtiments existants en dispositif de solarisation.

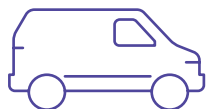
Rendre éligibles à un suramortissement fiscal les isolations par l'extérieur des bâtiments tertiaires existants et la couverture des bâtiments existants en panneaux photovoltaïques

Description de la mesure	Freins à sa mise en œuvre	Conditions de réussite
L'isolation par l'extérieur des bâtiments tertiaires existants est la mesure durablement la plus efficace pour réduire la consommation énergétique. Elle donne par ailleurs pleinement son sens à tous les procédés de production d'énergies renouvelables pouvant être déployés via notamment la couverture des toitures en panneaux photovoltaïques.	Les montants que peuvent représenter ces investissements non directement productifs et dont la rentabilité peut s'apprécier sur de nombreuses années sont des freins pour la plupart des entreprises. La pose de panneaux photovoltaïques sur les toitures est souvent indissociable d'un renforcement des structures (charpente métallique).	Etendre le bénéfice du dispositif de suramortissement aux investissements, y compris de renforcement des structures, permettrait d'en accélérer la rentabilité, d'envoyer un signal incitatif en direction des entreprises et de moderniser le parc de bâtiments tertiaires existant.

Sécuriser dans la durée les valeurs de rachat de l'énergie électrique produite par les entreprises et maîtriser, voire réduire, les évolutions du prix de l'électricité

Description de la mesure	Freins à sa mise en œuvre	Conditions de réussite
Les entreprises du commerce de gros ont une importante activité logistique qui les conduit à exploiter de nombreux entrepôts pouvant recevoir, si les conditions techniques le permettent, des dispositifs de solarisation produisant de l'électricité destinée à l'autoconsommation ou la revente. Celles qui exploitent en compte propre des VUL et des PL pour assurer les transports intersites et livrer leurs clients sont par ailleurs dans une logique de verdissement de leur parc notamment par leur électrification.	Les entreprises ne pourront, à l'échelle industrielle, lancer les investissements associés à la décarbonation de leur activité qu'à la condition de pouvoir s'assurer de leur rentabilité sur le temps le plus court (ROI).	Assurer aux entreprises le meilleur ROI et les convaincre de l'intérêt de réaliser les investissements en leur garantissant une stabilité et une visibilité sur les gains et les coûts sur lesquels elles ont bâti leur business plan. 1 Maîtriser, voire réduire, le montant de la TICFE et l'introduire l'électricité achetée sur les IRVE sur sites dans le dispositif de l'IRICC. Ces mesures visent à réduire le TCO des véhicules électriques rechargés sur sites. 2 Garantir aux entreprises qui vendent l'électricité produite sur sites le montant de sa valeur de rachat sur la durée d'amortissement des investissements.

Décarbonation des transports externalisés



Diagnostic

Quand elles sont donneurs d'ordres aux transports de marchandises, les entreprises du commerce de gros ont à leurs mains des leviers pour réduire les émissions de CO₂ de ces transports

Mesures



MESURE À LA MAIN DES ENTREPRISES ET DES FÉDÉRATIONS DE LA CGF

Recourir à des solutions de transport intermodales pour les flux amont et aval (logistique urbaine) en s'appuyant, le cas échéant, sur les dispositifs publics existants dont la CGF et ses fédérations adhérentes vont développer la notoriété



MESURES À LA MAIN DES ENTREPRISES

Recourir dans la mesure du possible à des entreprises de transport routier dont la performance environnementale est reconnue (ex. des entreprises chartées ou labellisées dans le programme CEE « Objectif CO₂ »)

Établir un bilan des émissions de gaz à effet de serre liées aux activités externalisées de transport de marchandises amont et aval (BEGES transport) et établir un plan d'action visant à réduire ces émissions

Inciter les transporteurs à informer les entreprises du commerce de gros des émissions de CO₂ associées aux transports qu'elles leur confient

Recourir à des solutions de transport intermodales pour les flux amont et aval (logistique urbaine) en s'appuyant sur les dispositifs publics existants

Description de la mesure	Freins à sa mise en œuvre	Levier contractuel
Les solutions logistiques combinant le fer et la route et le fer et le fluvial exploitées de façon optimisée permettent des réductions substantielles d'émissions de Gaz à effet de serre et peuvent donc participer à la décarbonation de la chaîne logistique des entreprises du commerce de gros. Le recours à de la cyclologistique en zone urbaine est également un moyen de réduire l'empreinte environnementale de la logistique urbaine.	Les freins au report modal (fer et fluvial) sont extrêmement nombreux, à commencer par des facteurs extérieurs que sont la désindustrialisation de l'économie, la structure des échanges terrestres qui se caractérisent par une tendance au morcellement des envois (plus petits et plus fréquents) et le fait que $\frac{3}{4}$ des tonnages sont transportés sur des distances inférieures à 150 km. Certains flux seraient cependant éligibles si les entreprises parvenaient à dépasser les idées reçues sur leur perception des transports ferroviaire et fluvial et à monter en compétence pour en apprécier objectivement les avantages et inconvénients.	Les cahiers des charges associés aux appels d'offre de prestations de transport routier peuvent contenir en des termes plus ou moins prescriptifs selon le degré de la maîtrise logistique du donneur d'ordre des dispositions demandant à ce qu'une part des prestations demandées soient réalisées par d'autres modes de transport que le routier de bout en bout. La formulation peut aller de la simple fourniture d'études de faisabilité à une exigence quantifiée de solutions multimodales sur tout ou partie des flux à réaliser.

Recourir à des solutions de transport intermodales pour les flux amont et aval (logistique urbaine) en s'appuyant sur les dispositifs publics existants



Boîte à outils

Plusieurs programmes financés par les CEE accompagnent le report modal.

➤ **Programme ReMoVe** - <https://agirpourlatransition.ademe.fr/entreprises/aides-financieres/20230512/remove-dispositif-remo>

Développer le report modal des marchandises de la route vers le fluvial, le maritime et le ferroviaire via des actions de sensibilisation, des aides au rodage, du conseil, de la formation... afin de réaliser des gains énergétiques.

➤ **Programme Appel d'air** - www.appeldair.org



Pour les entreprises du commerce de gros, c'est un programme destiné à rapprocher leurs flux logistiques avec l'offre rail ou fluviale des opérateurs du transport et de la logistique. Une plateforme numérique permet aux entreprises de répertorier les solutions possibles au report modal de leurs marchandises.

Recourir à des solutions de transport intermodales pour les flux amont et aval (logistique urbaine) en s'appuyant sur les dispositifs publics existants



Boîte à outils

Pour la distribution des marchandises en zone urbaine dense les entreprises souhaitant tester, puis développer le recours à des services de cyclologistique peuvent s'appuyer sur les programmes C2E Colis activ et Cyclocargologie.

➤ **ColisActiv'** - Développez les livraisons à vélo cargo



ColisActiv'

Une prime est versée pour chaque colis livré à vélo que les opérateurs de logistique déduisent pour partie de leur facture à leurs donneurs d'ordre, contribuant à l'essor et la rentabilité de la livraison à vélo.

➤ **Cyclocargologie** - Les Boîtes à Vélo - France (lesboitesavelo.org)



Programme destiné à sensibiliser les donneurs d'ordre à la cyclologistique, professionnaliser les cyclologisticiens en proposant des formations aux différents métiers, développer des solutions numériques entre donneurs d'ordre traditionnels et cyclologisticiens afin de favoriser la mise en relation et la mutualisation des flux entre l'amont de la chaîne et le maillon du dernier kilomètre.

Recourir à des solutions de transport intermodales pour les flux amont et aval (logistique urbaine) en s'appuyant sur les dispositifs publics existants



Boîte à outils

Plan d'aide au report modal fluvial – PARM

VNF dispose d'une enveloppe au titre des aides d'Etat pour soutenir le développement du transport fluvial et le moderniser

Volet 1

Etudier la faisabilité d'un projet de navigation intérieure

Subvention pour une étude logistique d'utilisation du transport fluvial

L'aide s'élève à un maximum de 50 % des coûts éligibles et est plafonnée à 25 000 € par projet sur la durée du plan

Volet 2

Expérimentation du transport fluvial hors logistique urbaine

L'aide peut atteindre 100 % des coûts supplémentaires générés en phase de test

Aide limitée à 100 000 € par projet / 6 mois / 10 transports

Volet 3

Expérimentation du transport fluvial en logistique urbaine

aide de 100% des surcoûts durant les six premiers mois, et de 50% les six mois suivants ; plafonnée à 200 k€

Recourir dans la mesure du possible à des entreprises de transport routier chartées ou labellisées dans le programme CEE « Objectif CO₂ »

Description de la mesure	Freins à sa mise en œuvre	Conditions de réussite
Les entreprises de transport routier de marchandises peuvent se mobiliser dans le programme EVE soit en souscrivant un engagement de mettre en œuvre des actions pour réduire l'empreinte carbone de leurs transports (entreprises chartées), soit en obtenant le label Objectif CO₂ établissant qu'elles atteignent un niveau de performance environnementale. Recourir aux services de ces entreprises permet à leurs clients d'agir sur le scope 3 de leurs émissions de CO₂ et de valoriser les émissions de CO₂ évitées. La <u>liste des entreprises chartées et labellisées</u> est en ligne sur le site de l'ADEME.	La performance environnementale n'est qu'un des nombreux critères retenus par un donneur d'ordre pour sélectionner ses prestataires de transport de marchandises et le fait d'être charté ou labellisé ne garantit pas que le service et le prix répondront aux attentes du client. Le grossiste qui n'est pas donneur d'ordre aux transports n'a pas la main sur le choix des transporteurs qui lui livrent sa marchandise et c'est son fournisseur qu'il doit sensibiliser à recourir prioritairement à des transporteurs chartés ou labellisés Objectif CO₂.	Être dans une démarche de RSE pilotée par la direction générale, assortie d'objectifs de réduction de l'empreinte carbone sur le scope 3. Être de préférence doté d'un service d'achat transport structuré. Se placer dans une optique d'inscrire ses relations avec ses transporteurs dans la durée. Utiliser la <u>plateforme d'échange de données environnementales</u> mise à disposition des entreprises par l'ADEME.

Etablir un bilan des émissions de gaz à effet de serre liées aux activités externalisées de transport de marchandises amont et aval (BEGES transport) et établir un plan d'action visant à réduire ces émissions

Description de la mesure	Freins à sa mise en œuvre	Conditions de réussite
Quelles que soient leur forme juridique et leur taille, les entreprises de commerce de gros peuvent : • appliquer volontairement le volet de leur performance extra financière traitant des informations sur les conséquences de leur activité sur le changement climatique comprenant les postes d'émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre liées aux activités de transport de marchandises amont et aval de l'activité et accessoirement aux circulations routières des collaborateurs itinérants (BEGES Transports), • accompagner ces informations d'un plan d'action visant à réduire ces émissions.	Pour établir un BEGES transport les entreprises doivent pouvoir disposer de toutes les datas de consommation et de circulation de leurs véhicules. Il leur est en revanche plus difficile de disposer des données relatives aux transports de marchandises confiés à des transporteurs.	Mettre en œuvre la mesure consistant à Inciter les transporteurs à informer les entreprises du commerce de gros des émissions de CO₂ associées aux transports nationaux et internationaux qu'ils leurs confient (diapositive suivante).

Inciter les transporteurs à informer les entreprises du commerce de gros des émissions de CO₂ associées aux transports qu'ils leurs confient

Description de la mesure	Freins à sa mise en œuvre	Conditions de réussite
L'article L 1431-3 du code des transports complété par les articles D. 1431-1 à D. 1431-23 imposent à toute entreprise de transport ou de commission de transport de produire à son donneur d'ordre une information relative à la quantité de gaz à effet de serre émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation. Depuis le 1^{er} janvier 2025 cette obligation est sanctionnée d'une amende maximale de 3000 € dont l'effectivité interviendra après qu'un décret aura donné valeur obligatoire à la norme EN ISO 14083 (Quantification et déclaration des émissions de gaz à effet de serre résultant des opérations des chaînes de transport) et qu'un guide méthodologique aura été rédigé. Dans l'attente de la publication de ces textes, le <u>guide méthodologique</u> élaboré par l'ADEME et le <u>référentiel de conformité</u> restent d'actualité.	Cette obligation d'information est peu respectée par les entreprises de transport de marchandises, notamment en raison de la charge administrative qu'elle représente pour les plus petites d'entre elles. Son champ d'application limité aux seuls transports domestiques en limite l'intérêt pour les donneurs d'ordre opérant sur un territoire plus large. L'information fournie n'a réellement de sens que pour les donneurs d'ordre qui sont dans une démarche de mesure et de réduction de leurs émissions de CO₂ sur leurs 3 scopes, ainsi que pour les entreprises pour lesquelles l'accès à des marchés publics et privés est conditionné à des prescriptions relatives à la performance environnementale de leurs transports.	Les entreprises du commerce de gros donneurs d'ordre aux transports se rapprochent de leurs prestataires de transport pour les rappeler à leurs obligations de déclaration et convenir avec eux des modalités pratiques, en privilégiant le recours à la <u>plateforme d'échange de données environnementales</u> mise à disposition des entreprises. Les donneurs d'ordres opérant à l'extérieur du territoire national peuvent convenir avec leurs transporteurs de leur fournir l'information sur les émissions de GES correspondant à ces transports soit pour leur totalité soit pour leur part réalisée sur le territoire national.



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

Tél. : 01 44 55 35 00
contact@cgf-grossistes.fr
cgf-grossistes.fr

