

Projet de loi - cadre Transports

La CGF appelle les parlementaires à ne pas sacrifier la compétitivité du commerce de gros et à privilégier une trajectoire de décarbonation pragmatique et atteignable

Paris, le 1^{er} juillet 2026 – Alors que la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale examine actuellement le projet de loi - cadre Transports, la CGF appelle les parlementaires à ne pas se lancer dans une surenchère punitive, notamment dans le cadre de l'article 18, et formule des propositions d'évolution du texte pour atteindre l'objectif recherché. La CGF propose une trajectoire atteignable, une minimisation des contraintes de mise en œuvre et une limitation des effets de bords inhérents à toute disposition franco-française. Des propositions que la CGF souhaite porter à la connaissance du premier ministre auprès de qui elle a sollicité un rendez-vous en urgence.

Une transition écologique qui doit rester compatible avec les réalités du terrain

La CGF partage pleinement l'objectif d'accélération de la décarbonation du transport routier. Elle a d'ailleurs présenté fin 2025 son plan de décarbonation du commerce de gros à horizon 2030.

Dans le cadre de l'article 18 du projet de loi (PIL), qui vise à fixer aux donneurs d'ordre une trajectoire de recours à des prestations de transport routier avec des véhicules électriques, la CGF appelle les parlementaires à tenir compte des réalités économiques et opérationnelles des entreprises du commerce de gros et à ne pas faire de cette trajectoire une surenchère punitive qui mettrait à mal la compétitivité du secteur sans atteindre l'objectif initial.

Des propositions pour une trajectoire réaliste et pragmatique

Fidèle à son positionnement, la CGF appelle à une démarche incitative pour favoriser la décarbonation du secteur avec la mise en place d'une trajectoire atteignable, une minimisation des contraintes et la limitation des effets de bord.

La transition écologique ne pourra réussir que si elle s'appuie sur une approche réaliste, progressive et adaptée aux capacités d'investissement des entreprises, de même qu'à la réalité de solutions disponibles.

- **Ce qui est actuellement en débat à l'Assemblée nationale : avancer à 2026 la mise en œuvre de la trajectoire**

La position de la CGF : avancer à 2026 la mise en œuvre, c'est ignorer que les contrats de transport sont déjà conclus, que les délais de livraison des véhicules électriques dépassent 12 mois et que l'offre sur certains segments de poids lourds électriques (porteurs de 12 à 19 tonnes) est marginale. Comment dès lors demander aux donneurs d'ordre de se mettre rétrospectivement en conformité avec une loi dont la publication n'est pas envisageable avant le 4^{ème} trimestre 2026 et sans avoir la possibilité matérielle de s'y soumettre ?

⇒ **La proposition de la CGF :** fixer en 2028 la première échéance de la trajectoire.

- **Ce qui est actuellement en débat à l'Assemblée nationale : étendre les obligations aux entreprises assurant elles-mêmes le transport de leurs marchandises**

La position de la CGF : les mêmes causes produisant les mêmes effets, comment les entreprises du commerce de gros utilisant très majoritairement des poids lourds de 12 à 19 tonnes pourraient-elles passer à l'électrique sans réelle offre sur ce segment de véhicules ? Cette extension reviendrait à imposer aux entreprises de transport en compte propre des quotas d'achats de véhicules qui ne seraient pas exigés des transporteurs routiers qui disposent de davantage de leviers pour mutualiser et optimiser l'utilisation de leurs véhicules.

- ⇒ **La proposition alternative de la CGF :** retenir dans le calcul de la trajectoire les contrats de location de véhicules avec conducteur dans lesquels les entreprises du commerce de gros locataires deviennent transporteurs en compte propre. Une façon d'intégrer de façon adaptée le compte propre dans la trajectoire.
- **Ce qui est actuellement en débat à l'Assemblée nationale : des amendements prévoient la création de sanctions en cas de non-respect des objectifs de verdissement**

La position de la CGF : cette orientation fait peser un risque important sur les entreprises, sans garantir une accélération effective de la transition. Elle pourrait au contraire favoriser des distorsions de concurrence au bénéfice d'opérateurs étrangers, encourager certaines délocalisations des activités logistiques et fragiliser davantage les PME françaises.

- ⇒ **La proposition de la CGF :** maintenir une trajectoire non punitive et progressive.

« Les entreprises du commerce de gros sont pleinement engagées dans la transition écologique et souhaitent accélérer la décarbonation du transport. Mais cette transition ne pourra réussir que si elle est construite avec les entreprises, en tenant compte des réalités du terrain. Une réglementation déconnectée des capacités d'investissement, de l'offre de véhicules ou de l'organisation des chaînes logistiques risque d'affaiblir notre compétitivité sans produire les effets attendus initialement sur le climat. Préserver une chaîne logistique française performante, c'est aussi préserver notre souveraineté économique. », souligne Stéphane Antiglio, président de la CGF.

À propos de la Confédération des Grossistes de France (CGF)

À travers l'union de 30 fédérations, la CGF, Confédération des Grossistes de France (CGF), est l'organisation professionnelle représentative de l'ensemble du commerce de gros : le secteur représente 160 000 entreprises partout en France (dont 20 000 grands groupes, ETI et PME) qui emploient près d'un million de salariés. <https://www.cgf-grossistes.fr/>

Contacts presse

Hélène Milesi helene.milesi@comfluence.fr 06 71 73 92 06

Patrick Chastel patrick.chastel@comfluence.fr 06 35 47 12 36