

Le journal du CDKL

Club du Dernier Kilomètre de Livraison • Automne 2021 • N°19



Édito :

Marc TEYSSIER d'ORFEUIL

Délégué général du Club du Dernier Kilomètre de Livraison

« La promulgation de la Loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résistance face à ses effets - dite « Climat et Résilience » - ouvre la voie à de profondes transformations sociétales, économiques et industrielles. Entre autres sujets essentiels, le développement accéléré des Zones à faibles Émissions mobilité (ZFE-m) sur le territoire national qui implique de nombreux changements pour les acteurs de la logistique urbaine. La loi oriente les acteurs du transport de marchandises vers des véhicules plus respectueux de l'environnement, valorisant ainsi les actions historiques des partenaires du Club du Dernier Kilomètre de Livraison, qui œuvrent en direction de la transition énergétique.

Alors que les économies mondiales se relèvent peu à peu de la crise sanitaire, il s'agit d'un pilier essentiel du plan de relance. Modulation des péages en fonction de la motorisation, prolongation du suramortissement, schémas de déploiement des infrastructures de recharge... : le CDKL a alimenté le débat, a été force de propositions et a été entendu. Par ailleurs, d'ici le 31 décembre 2024, toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants devront instaurer une ZFE-m. Les pouvoirs publics, nationaux et locaux, ainsi que les professionnels du secteur doivent composer avec l'acceptabilité de ces ZFE-m afin que cet outil soit une opportunité tant pour la qualité de l'air, que pour la relance économique de notre pays. »



MONTÉE EN PUISSANCE DES ZFE-M : QUID DE LA LOGISTIQUE ?

La France à l'égal de ses voisins européens a mis en place des outils destinés à décarboner les transports sur son territoire. Si les « Zones à Faibles Émissions mobilité » participent à améliorer la qualité de l'air de nos métropoles ainsi que leur décongestion - et plus globalement à atteindre les objectifs de réduction de gaz à effet de serre et à limiter le réchauffement climatique à 1,5 degrés - elles imposent de nombreux défis aux professionnels de la logistique et aux collectivités : gestion de l'aménagement du territoire, renouvellement des flottes, verdissement du parc roulant, déploiement d'infrastructures dédiées... D'autant que les 44 agglomérations visées par la réglementation sont des pôles d'attractivité français.

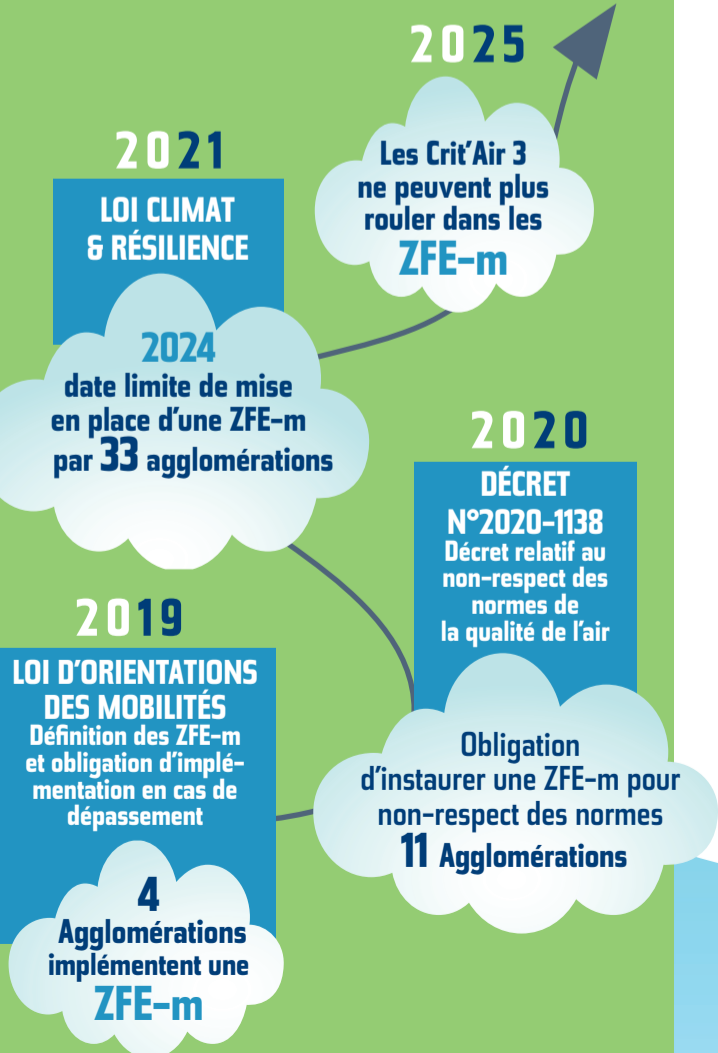


David BELLARD

Adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie

« Le foncier constitue un levier essentiel de la logistique et doit être une priorité d'usage de l'espace public. »

ZFE-m CHRONOLOGIE



ZFE-m, ZTL, autant d'outils initiés ou à venir dans la collectivité du Grand Paris et la ville de Paris pour améliorer la qualité de l'air. Quelles ont été les différentes initiatives mise en place par et via la mairie de Paris pour améliorer la qualité de l'air ? Quels sont les freins et les opportunités que vous avez identifiées concernant les professionnels du transport ?

Les Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) et les Zones à Transports Limités sont la traduction politique de l'enjeu d'amélioration de la qualité de l'air. A Paris et à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, nous avons pris des engagements clairs : sortie du diesel en 2024 et des véhicules à moteur thermique en 2030 ; et visons à terme les véhicules électriques ou hybrides rechargeables. La logistique a démontré son importance durant la pandémie ainsi que sa fragilité en raison du manque d'autonomie de la ville de Paris, dépendante de ses livraisons quotidiennes. Nous ne pourrions réussir le pari des enjeux climatiques et sanitaires qu'avec le concours de tous les professionnels. C'est pourquoi nous avons lancé depuis plus de six mois des réflexions pour les associer pleinement à nos réflexions et construire ensemble ces outils autour de plusieurs groupes de travail : décarbonation, optimisation de la chaîne logistique, utilisation de l'axe Seine... Le foncier constitue un levier essentiel de la logistique et doit être une priorité d'usage de l'espace public. Nous avons dans ce cadre porté une réforme du stationnement avant d'augmenter le nombre d'emplacements dédiés aux livraisons de 9 600 à 11 000 places, et expérimentons la mise en place du stationnement intelligent. Pour exemple, nous avons aménagé dans le parking Lobau, en plein centre de Paris, un espace de logistique urbain pour favoriser l'activité d'un professionnel qui livre chaque jour des produits frais. Nous avons par ailleurs notam-

ment prévu de porter le nombre d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques à 8600 d'ici à 2024 et développons la filière des vélos cargos qui ont toute leur place pour le dernier kilomètre.

Comment la ville de Paris accompagne-t-elle le secteur de la logistique dans la nécessaire mutation de son parc roulant ? Quelles pistes envisagées en termes d'intermodalité pour la capitale ?

Enfin, pour accompagner les acteurs de la logistique dans le renouvellement de leur flotte, la Ville de Paris a voté des aides financières à l'achat de véhicules à énergies alternatives, qui vont jusqu'à 1 000 € pour un micro-utilitaire de transport de marchandises inférieur à 1 tonne, électrique, hydrogène ou GNV, jusqu'à 6 000 € pour un véhicule utilitaire léger électrique, hydrogène ou GNV inférieur à 3,5 tonnes et jusqu'à 9 000 € pour un poids lourd électrique, hydrogène ou GNV supérieur à 3,5 tonnes. Nous travaillons naturellement avec la Région et la Métropole, qui eux aussi incitent financièrement les professionnels à renouveler leur parc, l'idée étant de créer un guichet unique facilitant les démarches d'aides pour les entreprises.

L'intermodalité est en effet un axe prépondérant de notre politique de décarbonation de la logistique, car nous avons la chance d'être desservis chaque jour par la Seine. Nous savons que les bateaux travaillent eux aussi à être décarbonés, et il est essentiel de favoriser la voie fluviale pour les livraisons au cœur de la capitale. J'ai notamment pu me rendre compte que certaines péniches sont d'ores et déjà équipées pour le dernier kilomètre de livraison, en transportant à leur bord le vélo qui permet d'aller à destination.



LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE : où en sont les Zones Faibles Émissions mobilité ?

Les ZFE-m connaissent de nombreuses évolutions suite à la promulgation de la loi Climat et Résilience, publiée au Journal Officiel le 24 août 2021. Parmi elles :

L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le **31 décembre 2024** dans toutes les agglomérations de plus de **150 000 habitants** situées sur le territoire métropolitain

Cependant, les calendriers et les modalités de mise en œuvre diffèrent selon les collectivités, ce qui ne facilite pas la lisibilité des restrictions ou dérogations dans les territoires. En effet, pour les acteurs de la logistique qui circulent sur une grande partie du territoire - souvent au-delà des frontières administratives départementales et régionales - les coûts engendrés pour le renouvellement de leur flotte qui doivent s'adapter à ces nouvelles contraintes, ainsi que les délais impartis de mise en application des textes rend difficile leur activité, notamment prenant en compte la demande grandissante des consommateurs et des professionnels.

Certaines délibérations sont achevées, comme pour la métropole de Strasbourg qui a entériné en octobre dernier la mise en place d'une ZFE-m s'étendant sur les 33 communes de son territoire. Elles sont pour d'autres encore en cours de réflexion comme à Montpellier ou la Rochelle. A noter que les ZFE-m sont complétées par d'autres dispositifs : Zone de protection de l'air départementale (ZPAD) en cas de pic de pollution sur décision du préfet, Zone de circulation différenciées (ZCD), Réglementation livraison, Zone à trafic limité (ZTL), Zone réglementée, soit 30 km/h (Bordeaux), Zone à trafic réduit (ZTR) comme pour Marseille par exemple qui la cumule avec une ZFE-m.

Une ZFE-m dans toutes les agglomérations de + de 150 000 habitants

CE QUE DIT LA LOI (les collectivités étant libres d'avancer ces dates) Ne peuvent plus rouler dans les ZFE-m au :
1^{er} janvier 2023 : Crit'Air 5
1^{er} janvier 2024 : Crit'Air 4
1^{er} janvier 2025 : Crit'Air 3

Les ZFE-m mises en place dans les grandes agglomérations visent à réduire les émissions de polluants atmosphériques afin d'améliorer la qualité de l'air.

Elles permettent aux collectivités territoriales qui ont la compétence de limiter ou de réduire la circulation des véhicules particuliers, utilitaires légers et poids lourds les plus polluants dans un périmètre défini et selon des plages horaires précises ainsi que le niveau Crit'Air minimum pour pouvoir circuler.

Elles peuvent les mettre en place sur tout ou partie de leur territoire et fixer des dérogations à ces restrictions.

ZONE FAIBLES ÉMISSIONS



Céline OPPENHAUSER

Responsable stratégie portuaire et études prospectives Référente nationale filière « Logistique Urbaine », Voies Navigables de France

« VNF accompagne les projets de logistique urbaine fluviale pour aller dans le sens de la décarbonation du dernier kilomètre de livraison et réintroduire le fret au service des villes. »

PENSER LA LOGISTIQUE URBAINE EN MULTIMODAL

« Dans le cadre du déploiement des Zones à Faibles Émissions Mobilité (ZFE-m) dans les métropoles, VNF accompagne les collectivités en répondant à un double-enjeu : agir sur l'amélioration de la qualité de l'air et rendre la ville plus agréable et plus sécurisée en limitant le nombre de marchandises qui transitent par des véhicules routiers. Notre ambition est de renforcer les services pour développer le transport fluvial.

La solution fluviale des derniers kilomètres est une solution combinée qui se décline en fonction des réseaux fluviaux des villes. VNF accompagne les projets de logistique urbaine fluviale pour aller dans le sens de la décarbonation du dernier kilomètre de livraison et réintroduire le fret au service des villes. À cet effet, le cadre de travail de VNF s'articule autour de plusieurs éléments :

- Le Contrat d'objectif et de performance (COP) du 30 avril 2021 pour la période 2021-2029 signé entre VNF et le ministère des Transports qui traduit les objectifs de la loi d'orientation des mobilités en matière de régénération et de modernisation du réseau géré par VNF
- La signature de chartes partenariales avec les territoires dont les territoires métropolitains pour des réalisations communes
- L'accompagnement des porteurs de projet vers le report

modal via une aide à la R&D et à l'innovation, un plan d'aide à la modernisation (PAMI) et un plan d'aide au report modal (PARM).

Les directions territoriales de VNF en lien avec les collectivités engagent des appels à projets afin de développer des services de logistique urbaine fluviale opérés par des acteurs tiers. Ces services ont l'objectif d'accompagner la mise en place des ZFE-m. Le REX de la réalisation Strasbourgeoise illustre parfaitement cette stratégie, la solution opérée par l'opérateur ULS a de nombreux atouts, elle décloisonne les filières de distribution et organise la distribution en zone de pertinence. Les usagers urbains qu'ils soient professionnels ou particuliers en sont les premiers bénéficiaires. Sa capacité de chargement permet d'éviter l'équivalent de 15 à 200 camions selon le type d'embarcation. Les services par la voie d'eau sont visibles, intelligibles et pédagogiques pour le grand public. Du point de vue du service et de son économique, il y a un avantage différentiel entre le nombre de véhicules remplacé, l'amplitude horaire tout en respectant la qualité de service imposée par les transporteurs. Tout cela permet à VNF d'accompagner les collectivités dans leur mise en œuvre de projets de territoires résilients et innovants. »



Alexis DEGOUY

Délégué général, Union TLF

« la logistique a été considérée comme une contrainte à contenir alors même qu'elle est une composante essentielle de la vie en ville. »

LOGISTIQUE URBAINE : LA NÉCESSITÉ D'UNE TRANSITION RAISONNÉE

« Sans le dernier kilomètre de livraison, le riverain ne pourrait pas boire son café à la terrasse du coin. Trop longtemps, la logistique a été considérée comme une contrainte à contenir alors même qu'elle est une composante essentielle de la vie en ville.

Depuis la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et le déploiement des Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m), les collectivités se soucient de développer des projets. Suite au vote de la loi Climat, 35 collectivités doivent mettre en place une ZFE-m et il est important de le faire dans la concertation.

Pour les gros volumes de livraison, le vélo-cargo ne peut pas tout, il faut mettre en place des dérogations afin que la transition soit réaliste. A titre d'exemple, il faut à peu près 30 VUL pour 1 poids lourds pour livrer les mêmes volumes de marchandises. L'Union TLF plaide pour un mix des modes de transports : fluvial, fer, 2 ou 3 roues, VUL, poids lourds, semi-remorques... et des énergies. A Barcelone a été mis en place une semi-remorque, entrepôt mobile en ville d'où partent des plus petits véhicules à énergie alternative, cette initiative multi-mode a fait ses preuves.

Nous souhaitons co-construire les politiques de logistiques urbaines avec les acteurs publics. Seul le maillage national d'un réseau d'avitaillement de bornes de recharge rapide permettra la transition et ce sont les pouvoirs publics qui ont la compétence. Sans lui, nos systèmes d'exploitation ne tiennent pas. L'Union TLF a publié un Manifeste et a rassemblé sur terre-11f.fr ce qui se fait en termes de transition énergétique de la route, les réglementations, les dispositifs économiques, les ZFE-m pour plaider notamment en faveur d'une harmonisation des calendriers qui diffèrent selon les collectivités. A horizon 2023, l'offre de véhicule à énergie alternative ne sera pas suffisante. Les délais ne permettent pas aux constructeurs d'adapter leur offre pour renouveler nos flottes. Il existe des solutions intermédiaires : d'autres pays d'Europe sont plus souples et permettent par exemple de donner temporairement la vignette Crit'Air 1 aux normes Euro VI et Euro VII. Faire une ZFE-m qui permet aux seuls véhicules électriques de rouler élimine aujourd'hui la quasi-totalité des véhicules poids lourds car le tout électrique est difficile d'accès pour le secteur. Enfin, il y a trois sujets dont on parle trop peu : le prix, la disponibilité de l'énergie et la gestion de la donnée. « Transporter plus vert c'est transporter plus cher », le consommateur est-il prêt à payer son transport plus cher ? Les tarifs du gaz et de l'électricité s'envolent, tous ces éléments peuvent contribuer à ralentir cette transition énergétique. Il faut que le citoyen fasse des concessions au consommateur et que le consommateur en fasse au citoyen. »

LES RENCONTRES DU CDKL

COMPTE-RENDU DE LA RENCONTRE AUTOUR DE JEAN-CHARLES COLAS-ROY

Député de l'Isère, Membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, Assemblée nationale

La loi d'Orientation des Mobilités a permis la couverture du territoire par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Les communautés de communes et les EPCI constituent selon le Député le bon niveau d'organisation des transports, surtout dans les régions particulièrement vastes. L'enjeu des ZFE-m doit s'inscrire dans une perspective européenne et le verdissement des flottes passera aussi par le développement d'infrastructures. Enfin, il faut selon lui faire évoluer les vignettes Crit'Air afin de mieux prendre en compte les investissements dans les véhicules plus récents, mais qui ne seront plus utilisables en agglomération d'ici quelques années, du fait du déploiement des ZFE-m.

COMPTE-RENDU DE LA RENCONTRE AUTOUR DE PASCAL TERRASSE

Directeur de la stratégie, de la communication et des relations extérieures et

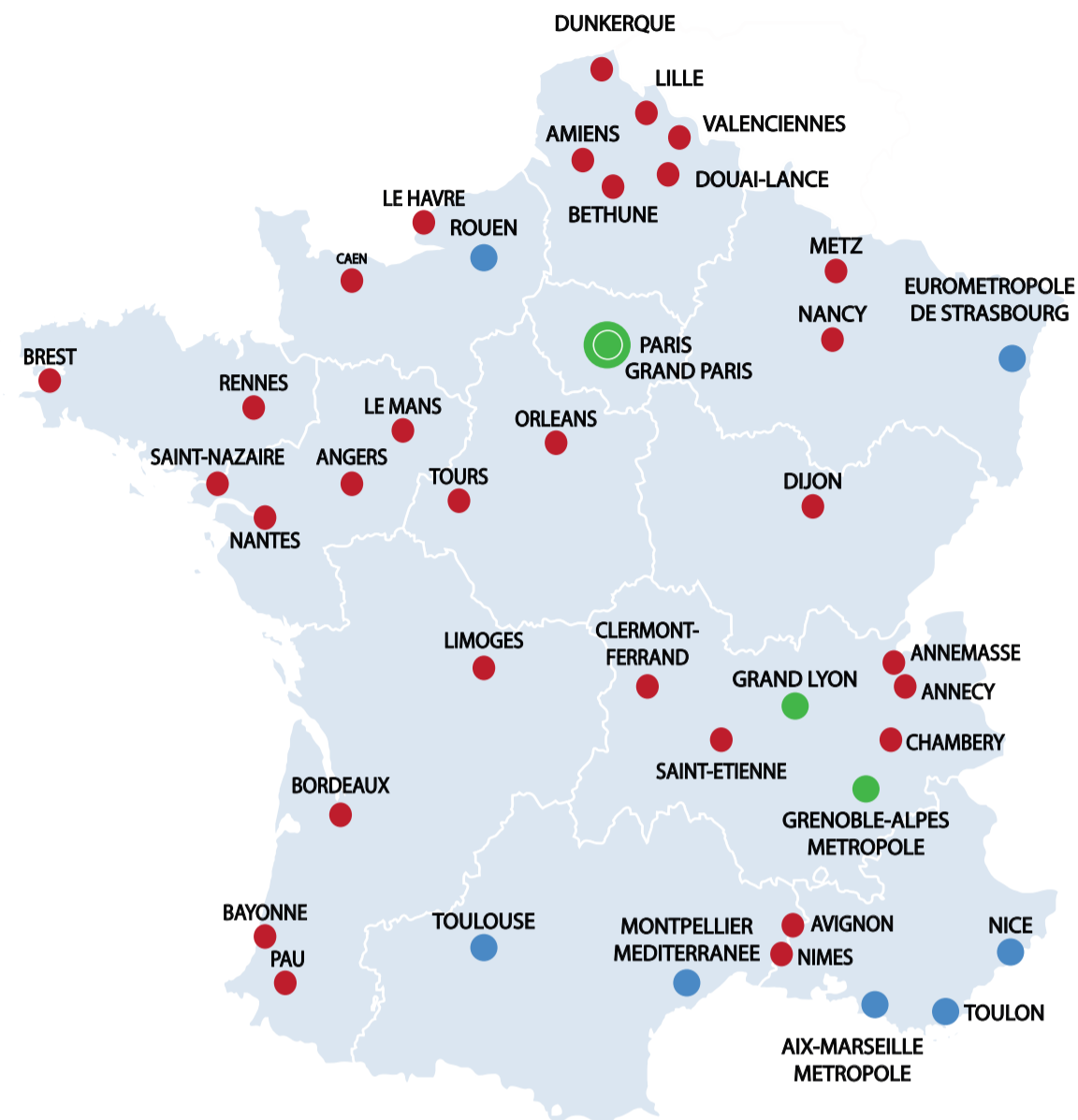
STÉPHANE CHENUT

Directeur du département Mobilités, espace publics, sécurité, direction technique territoires et ville, CEREMA

Le CEREMA, établissement public, intermédiaire entre l'Etat, les collectivités territoriales et le secteur privé, accompagne les collectivités qui ont la compétence organisatrice de la mobilité dans leurs prérogatives. Notamment dans le cadre du déploiement des ZFE-m sur les territoires (mobilité, infrastructures, transports, aménagement urbain, voies réservées) intégré dans une dynamique de transition écologique.

Le CEREMA développe une expertise sur la mobilité des biens en logistique urbaine dans le cadre du programme InTerLUD - certificat d'économie d'énergie (CEE) - conçu avec le CGI et l'ADEME qui vise à développer des chartes logistiques urbaines durables pour les communautés d'agglomération. Le CEREMA va développer ses outils pour accompagner les métropoles concernées par des ZFE-m et lancer des appels à expérimentation innovants.

DEPLOIEMENT ET RENFORCEMENT DES ZFEM DANS L'HEXAGONE



Crédits : Com'Publics - Novembre 2021
*manquent 3 métropoles en attente de l'arrêté à paraître

LEGENDE

- Mise en place d'une ZFEM en 2019 (x4 - loi LOM)
- Mise en place d'une ZFEM en 2021 (x7)
- Mise en place d'une ZFEM en 2024 (x33)*

Jean-Charles KOHLHAAS

Vice-Président de la Métropole de Lyon



« il faut soutenir financièrement les entreprises et associations n'ayant pas les moyens de renouveler leur flotte de véhicules. »

Dès 2020, Lyon a mis en place une ZFE-m, en ciblant en premier lieu l'interdiction de circulation des transports de marchandises de vignettes Crit'Air 3, 4 et 5. Vous avez récemment fait appel à la Commission Nationale du Débat Public pour accompagner la montée en puissance de cette ZFE-m, actée par délibération mi-mars 2021. Qu'attendez-vous de la concertation au sujet de l'extension de la ZFE-m qui se termine en février prochain ?

Nous avons choisi d'ouvrir une concertation longue et approfondie car les curseurs d'un projet de ZFE-m peuvent être réglés de plusieurs manières. Dans sa délibération du 15 mars, la Métropole a fixé des orientations : extension aux véhicules des particuliers, jalon en 2022 pour les véhicules Crit'Air 5 et non classés dans le périmètre actuel, jalon au 1^{er} janvier 2026 pour les véhicules Crit'Air 2 et plus dans un périmètre central, autrement dit tous les véhicules diesel.

Partant de là de nombreuses questions sont ouvertes, pour lesquelles nous avons besoin d'avis et de propositions : Comment concrétiser au mieux les 10 mesures d'accompagnement envisagées dans le temps imparti ? Comment, en particulier, dimensionner et tarifier l'autopartage, afin de le rendre accessible au plus grand nombre ? Comment déployer des infrastructures de recharge adaptées à une logistique urbaine décarbonée ? Comment inciter à la mutualisation de certains flux ? Selon quels critères soutenir financièrement le renouvellement ou la transformation des véhicules polluants ? À qui attribuer, le cas échéant, des dérogations ?

La concertation doit nous permettre de trouver la meilleure combinaison possible en réponse à ces questions, en fonction des moyens financiers de la Métropole bien sûr, mais aussi de l'expertise de tout un chacun dans l'une des activités humaines les mieux partagées : la mobilité quotidienne.

Comment sensibilisez-vous les professionnels, et quelles sont les pistes que

vous envisagez pour les accompagner dans ces mutations ?

Pour les professionnels, la ZFE-m existe depuis le 1^{er} janvier 2020. Le travail de sensibilisation est donc plus avancé que pour le grand public mais nous l'amplifions, en lien avec les chambres consulaires et certaines fédérations comme la CAPEB.

L'accompagnement des professionnels passe par plusieurs étapes. Il faut d'abord fournir une information fiable sur les solutions de motorisation à disposition, ce qui n'est pas si simple tant le paysage technologique est évolutif, parfois incertain ou troublé par l'action de différents lobbys.

Il faut ensuite garantir la disponibilité des solutions. Dans notre cas il s'agit en particulier des infrastructures de recharge, électrique ou bio-GNV. La Métropole s'emploie à déployer des réseaux sur voirie publique, en complément des installations privées. Pour les IRVE le réseau Izivia se déploie en conformité avec les objectifs de la convention signée avec la Métropole (200 stations et 750 places 2022). Il manque encore des capacités de recharge rapide dans le cœur de l'agglomération, à destination des professionnels. Pour les stations (bio-)GNV les projets sont plus complexes donc plus longs à sortir. Un schéma directeur fixe l'objectif de 30 stations en 2030. Plusieurs parcelles dont la Métropole est propriétaire sont d'ores et déjà sélectionnées pour accueillir des projets, mais tout le développement ne pourra pas se faire sur foncier public.

Enfin, il faut soutenir financièrement les entreprises et associations n'ayant pas les moyens de renouveler leur flotte de véhicules sans un coup de pouce. Un dispositif d'aides existe depuis l'été 2019 mais il est peu sollicité. Critères d'attribution, montant des aides, simplicité de la procédure d'attribution, les entreprises ont fait remonter plusieurs suggestions d'amélioration lors d'un atelier dédié en avril dernier. Un nouveau règlement des aides entrera en vigueur en 2022. Certaines dérogations seront adaptées.



Gilles BAUSTERT

Directeur Affaires publiques, SCANIA France

« le maillage de notre réseau de distribution et de réparation sur le territoire national permet de garantir une continuité de service, indispensable au transport des personnes ou des biens. »

LES ZFE-M ET LE DÉFI DE RENOUVELLEMENT DES FLOTTES

« Les ZFE-m sont à la fois une opportunité et un défi. Opportunité parce qu'on ne peut plus continuer à faire circuler des véhicules qui datent d'une époque pendant laquelle on ne se souciait guère de volumes de polluants locaux rejetés ni de leurs effets. Rappelons qu'à Paris par exemple, le coût sanitaire de cette pollution est de l'ordre de 1600€/an/habitant. Mais c'est aussi une opportunité parce que nous mettons à disposition de nos clients transporteurs, des solutions innovantes et performantes, du biodiesel au véhicule électrique à batteries. Le parc va être ainsi amené à être remplacé par des véhicules

plus modernes, plus silencieux et très performants en matière d'émissions de PM et Nox par exemple. Pour autant, le rythme de déploiement des ZFE-m et leurs évolutions sont variables d'une agglomération à l'autre. Nous entreprenons depuis plusieurs mois déjà, des actions de sensibilisation sur le terrain, auprès de nos transporteurs, pour les accompagner dans cette transition.

Nous avons la chance de proposer la gamme la plus large d'éner-

gies alternatives. Elles sont les suivantes : biodiesel B100, bioéthanol ED95, GNC, GNL, HVO, PHEV, BEV. Par ailleurs le maillage de notre réseau de distribution et de réparation sur le territoire national permet de garantir une continuité de service, indispensable au transport des personnes ou des biens. Les ZFE-m sont les précurseurs d'une mutation beaucoup plus profonde des flux logistiques. La nécessité de respecter les accords de Paris en 2050, va bouleverser les étapes jusqu'ici établies, de la conception des véhicules, à leur fabrication, utilisation, réparation et recyclage. »

LES PROPOSITIONS DU CDKL POUR LES PRESIDENTIELLES 2022



Les Français seront appelés aux urnes au printemps 2022 pour les élections présidentielles puis aux législatives. Au regard de l'augmentation du prix du carburant et du sujet transversal essentiel que représente la logistique du dernier kilomètre en ville, le Club du Dernier kilomètre de livraison et ses membres ont souhaité formuler des propositions concrètes à destination des candidats à la Présidence de la République et de leurs équipes.

2 ELARGIR LA « PASTILLE CRIT'AIR 1 » AUX VÉHICULES FONCTIONNANT AU CARBURANT ED95 ET CRÉER UNE PASTILLE CRIT'AIR 1B INTÉGRANT LES CARBURANTS OLÉAGINEUX B100, XTL ET EDIESEL

Les vignettes Crit'Air sont l'outil réglementaire qui classent les véhicules en fonction de leur norme euro ou de leur technologie. Cet outil à destination des collectivités territoriales qui mettent en place des ZFE-m, peuvent ainsi classer, identifier et exclure ou autoriser l'entrée des véhicules en fonction de leur vignette Crit'air. Or, la vignette Crit'Air 1 est aujourd'hui attribuée aux véhicules Gaz (GPL et

GNV) et aux véhicules hybrides rechargeables quelle que soit leur date de mise en circulation. Le CDKL propose d'y intégrer les véhicules ED95 qui cible plus particulièrement les véhicules lourds. A noter par ailleurs, que d'autres énergies sont également exclues malgré leurs nombreuses qualités en matière d'émission de gaz à effet de serre ou polluants : B100, XTL

3 INSTAURER UN CRÉDIT DE TÉLÉPÉAGE POUR LES UTILISATEURS DE VÉHICULES ÉCOLOGIQUES

Si les concessions autoroutières peuvent d'ores et déjà mettre en place une tarification préférentielle pour une catégorie de véhicule écologique, force est de constater qu'une telle tarification est peu développée, et bien souvent réservée aux véhicules électriques, moins adaptés aux parcours autoroutiers.

Sans attendre le renouvellement des concessions autoroutières, le CVE et le CDKL, proposent l'instauration d'un crédit de télépéage de 500 euros sur autoroute pour tout utilisateur d'un véhicule électrique, hybride (rechargeable et non-rechargeable), GPL, GNV et ED95.

5 PRENDRE EN COMPTE L'ANALYSE DE CYCLE DE VIE (ACV) DES VÉHICULES ET DES CARBURANTS DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES

Dans le cadre des politiques publiques visant à encadrer et réduire les émissions de CO₂, seuls les émissions à la sortie de l'échappement des véhicules sont prises en compte. Peu de politiques publiques intègre l'Analyse Cycle de Vie (ACV) des véhicules et du carburant. Une telle approche permettrait une prise en compte globale de l'impact

carbone de la production, utilisation et destruction des véhicules et des carburants. En matière de politiques publiques incitatives des véhicules et des carburants, le CDKL propose que soit prise en compte l'Analyse Cycle de Vie (ACV) de la mobilité des biens et des personnes.

1 MAINTENIR LES AIDES À L'ACQUISITION DE VÉHICULES ÉCOLOGIQUES JUSQU'EN 2023 ET LES ÉLARGIR AU GPL, GNV ET ED95

Le Gouvernement a récemment annoncé le maintien des aides à l'acquisition (prime à la conversion et bonus) jusqu'au 1er juillet 2022. Dans le cadre du déploiement des ZFE-m sur le territoire national, le maintien du bonus et de la prime à la conversion est essentiel pour permettre aux acteurs de la logistique de renouveler leurs flottes. Le CDKL propose de maintenir ces aides pour les - de 3,5 tonnes au même niveau qu'en 2021 et ce jusqu'à 2023 pour les véhicules utilitaires légers. Il existe également des aides pour les poids lourds étant d'ores et déjà de 50 000 euros pour les camions (N2 et N3) et à 30 000 euros pour les autobus et autocars (M2 et M3) jusqu'à 2023). Dans tous ces différents dispositifs, le CDKL propose d'intégrer le GNV, le GPL, l'ED95 et le rétrofit.

4 ÉTENDRE ET RENFORCER LE CRÉDIT D'IMPÔT POUR LES BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE AUX TPE ET PME

Le CDKL propose - au même titre que pour les particuliers - qu'un crédit d'impôt pour l'acquisition de bornes de recharge soit étendu aux TPE et PME ainsi que renforcé dans son montant, en cohérence avec le soutien du programme CEE « ADVENIR ». Un ciblage d'une telle aide financière en direction de ces entreprises s'explique par une électrification des parcs roulants concernés moins rapide que pour les grandes entreprises mais aussi parce que de nombreuses TPE et PME sont exposées aux contraintes des ZFE-m.



Genevieve LAFERRÈRE

Experte Mobilités/Transports, France Nature Environnement

« Les échéances peuvent sembler courtes pour une mutation profonde de la logistique urbaine. »

DES ZFE-M POUR DES MÉTROPOLIS RESPIRABLES ET VIVABLES

Pourquoi créer des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans les métropoles françaises ? « Parce que les niveaux de polluants dépassent régulièrement les seuils de référence européens, pourtant moins stricts que ceux de l'organisation mondiale de la santé. Parce que le principal responsable est le cocktail d'émissions « oxydes d'azote + particules fines » issu du trafic routier et surtout de la combustion du diesel. Parce que les conséquences sur la santé sont irréversibles : maladies respiratoires, cardio-vasculaires, malformations de fœtus, désordres neurologiques à l'adolescence, liens avec le diabète, la maladie d'Alzheimer... »

Pour France Nature Environnement, ce mécanisme basé sur la vignette Crit'Air est loin d'être parfait : les émissions déclarées par les constructeurs de véhicules sont en-deçà de celles émises en situation réelle sur route ; les modalités de contrôle du respect des ZFE-m restent floues ; et contrairement au principe des zones à circulation restreinte, le dispositif ne joue pas sur le nombre de véhicules. Or les distances parcourues en voiture sont souvent dérisoires (<5km) : réalisées à pied, à vélo, en transport en commun, elles pourraient libérer la voirie pour les livraisons, les services d'urgence, les artisans,

les réparateurs, tous ces acteurs économiques sans qui une agglomération ne peut pas fonctionner. Pour autant, les expériences étrangères et la réactivité des acteurs locaux sont encourageantes : après le succès des coronapistes pour booster la pratique individuelle du vélo, l'émergence de la cyclo-logistique transforme avec succès les habitudes des commerces en cœur de ville. Les aides à l'achat de véhicules plus « propres » favorisent la mutation d'un parc utilitaire (poids lourds et VUL) vieillissant, polluant, bruyant, encombrant, de moins en moins toléré par les urbains. La relance du fret ferroviaire est de nouveau sur les rails et, face aux infrastructures routières saturées, le fleuve semble une réponse pertinente pour certains produits et pour du stockage de proximité. Les échéances peuvent sembler courtes pour une mutation profonde de la logistique urbaine. Mais la demande citoyenne pour des villes respirables, apaisées, végétalisées, oblige à trouver des solutions rapides et innovantes pour le bien-être de tous, à commencer par les plus fragiles d'entre nous. En revanche, nous devons rester vigilants face au succès de l'e-commerce dont nous sommes loin d'avoir identifié tous les effets pervers sur l'environnement et le cadre de vie. »

Club du Dernier Kilomètre de Livraison

10 rue de Sèze 75009 Paris • Tél : 01 44 18 45 09 • Fax : 01 45 51 83 13 • E-mail : pole.mobilite@compubliques.com

Directeur de la Publication : Marc Teyssier d'Orfeuill

Conception, Rédaction, Réalisation : Constance Bernard, Anne Molitor
Trimestriel • ISSN : 1953-6062

NOS PARTENAIRES



en collaboration avec

