



Création d'un environnement favorable au développement des véhicules électriques dans les activités de logistique urbaine

Comité Technique de la
Logistique Urbaine Durable – Acteurs Économiques
Septembre 2025



Le **CTLUD Acteurs Économiques** représente 30 organisations multisectorielles intégrant la dimension logistique urbaine. Ses membres sont :

AFRA, Alliance du commerce, AUTF, Chaîne logistique du froid, CGAD, CGF, CPME, E2F, Fédération de la cyclologistique, FCD, FDMC, FEDEREC, FEVAD, FFB, FNADE, FNTP, FNTR, France Logistique, GEIST, GHR, GNTC, MEDEF, OTRE, PROCOS, SNDP, SNEFID, SNTL, SOFUB, Union-TLF, U2P.

AVANT PROPOS

L'une des missions du Comité technique de la Logistique Urbaine Durable – Acteurs Economiques (CTLUD-AE) est d'accompagner les acteurs privés et les acteurs publics pour accroître l'efficacité des logistiques urbaines dans leurs dimensions économique, opérationnelle, environnementale et sociétale. Porteur de la parole des principaux secteurs d'activité produisant et consommant du transport de marchandises en ville, le CTLUD-AE remplit une mission de vigilance et agit en tant que force de propositions pour élaborer au niveau national le cadre général dans lequel les politiques locales de logistique urbaine doivent s'insérer. C'est dans cette logique que le CTLUD-AE a élaboré plusieurs contributions sur les ZFE-m qui ont alimenté la concertation nationale éponyme menée en 2023/2024 et concouru à l'élaboration de feuillets pratiques à l'usage des collectivités pour les accompagner dans la mise en œuvre desdites zones. Il a, plus dernièrement, produit des préconisations sur l'avitaillement en énergies des professionnels en zone urbaine, commis un rapport sur l'intermodalité appliquée à la logistique urbaine et publié une communication en prévision des élections municipales de 2026 appelant à faire de la logistique urbaine un levier d'action pour des villes durables et attractives.

L'objectif assigné initialement au groupe de travail à l'origine du présent rapport était de se concentrer sur les mesures incitatives à la main des agglomérations sous forme d'avantages accordés aux entreprises exploitant des véhicules à énergies alternatives au gazole. Tout en conservant cet objectif, le groupe de travail a élargi sa réflexion à **toutes les mesures d'accompagnement de portée nationale et locale pouvant concourir à l'émergence d'un environnement le plus favorable au développement de l'électromobilité pour le transport des marchandises en ville.**

Ce choix de se concentrer sur le véhicule électrique s'est imposé à double titre. Le déploiement de l'électromobilité se heurte à des obstacles financiers, techniques et opérationnels plus importants que ceux rencontrés par les autres énergies alternatives et l'électrique constitue le cœur de la politique publique de décarbonation de la mobilité routière sur un horizon de temps long (100% électrique pour les voitures et les VUL neufs à horizon 2035 et 90 % électrique pour les poids lourds neufs à horizon 2040). **Ce choix ne remet pas en cause la position stratégique du CTLUD-AE en faveur d'un mix énergétique dont l'importance a été rappelée dans son rapport sur l'avitaillement en énergies des professionnels en zone urbaine.** Le présent rapport n'est donc pas un plaidoyer en faveur de l'électricité contre les autres énergies alternatives au gazole et le CTLUD-AE rappelle avec insistance la nécessité de s'inscrire dans la logique de complémentarité énergétique qui est inhérente à la transition énergétique en cours ; certaines mesures et recommandations qu'il contient peuvent donc se décliner pour toutes les énergies qui, moins émettrices de polluants atmosphériques que le gazole, répondent au défi majeur de santé publique que doivent relever les collectivités.

INTRODUCTION

Les entreprises évoluant dans la sphère de la logistique urbaine sont engagées dans le verdissement des véhicules utilisés pour le transport de marchandises. En raison de leur diversité, les acteurs économiques de la logistique urbaine ne pourront mener cette démarche qu'en s'appuyant sur un bouquet énergétique et, non pas à marche forcée, mais avec discernement et selon un rythme qui dépend de nombreux paramètres qu'ils maîtrisent pour certains d'entre eux ou dont ils sont totalement tributaires pour d'autres.

A cet égard, la volonté politique d'aller trop rapidement vers l'électrification des véhicules se révèle souvent pour les acteurs économiques de la logistique urbaine comme déconnectée de la réalité.

Des calendriers irréalistes dessinant une « ambition politique », peuvent avoir pour effet de vouloir accélérer la transition par des sanctions, ou par le renchérissement du coût des mobilités carbonées. Or les modifications opérationnelles du passage à l'électrique sont, dans certains cas aujourd'hui, impossibles et le resteront demain. Dans ses « Préconisations pour l'avitaillement en énergies des professionnels en zones urbaine » (juillet 2025), le CTLUD-AE a démontré la nécessité du mix-énergétique pour assurer la transition énergétique de l'ensemble des activités de la logistique urbaine. Une tentation des pouvoirs publics peut-être de considérer que seules la contrainte ou les sanctions permettront d'accélérer la transition. Le CTLUD-AE est, tout au contraire, persuadé que des politiques incitatives pour favoriser la transition vers des mobilités plus écologiques ou totalement décarbonées seront plus efficaces. Elles permettent aux acteurs une transition progressive, avec une acculturation aux problématiques opérationnelles des mobilités électriques. Les politiques punitives ralentissent la transition en développant des sentiments d'incompréhension et de rejet du fait d'impossibilités à recourir à des mobilités électriques.

Les paramètres sur lesquels les entreprises n'ont pas de prise sont réels :

- L'étendue de l'offre de véhicules à même de pouvoir répondre aux différents usages des entreprises sans obérer leur performance économique et opérationnelle (la mutation énergétique doit produire de la valeur, et non en détruire) ;
- La disponibilité et les prix des énergies alternatives au gazole et à l'essence associés à leurs conditions d'avitaillement sur sites propres et en itinérance ;
- Les réglementations de circulation urbaine quand elles sont prises sans concertation ;
- La capacité d'investissement des entreprises (fonds propres et accès à l'emprunt) n'est par ailleurs pas extensible et les investissements qu'elles réalisent pour le verdissement de leurs véhicules ne doivent pas obérer ceux qu'elles doivent mobiliser pour continuer à se développer et à se moderniser en vue de rester compétitives sur leur cœur de métier.
- Les obstacles techniques au passage à l'électrique inhérents à certaines activités.

Tous ces enjeux et ces freins ont été abondamment rappelés par plusieurs membres du CTLUD-AE dans le cadre des discussions qui se sont tenues en 2024 et 2025 sur l'accélération de la trajectoire de verdissement des flottes des entreprises de plus de 100 véhicules légers (proposition de loi Adam, mission flash des députés Leseul et Fiévet, projet de loi de finances 2025) ; elles valent également de façon plus marquée pour les véhicules lourds. Ils sont à l'origine de la farouche hostilité que les acteurs économiques manifestent à l'endroit de la taxe verdissement introduite par la loi de finances 2025 qui s'inscrit dans une logique punitive. La première partie du rapport revient sur ces freins à travers le prisme de la logistique urbaine.

L'accompagnement indispensable des entreprises pour déployer l'électromobilité de leur logistique urbaine poursuit le double objectif d'éviter l'exclusion des entreprises qui investissent dès maintenant dans la mobilité électrique et d'éviter l'exclusion des entreprises qui tarderaient à le faire.

En effet, pendant une période transitoire dont la durée dépendra notamment du temps que prendra l'écosystème de l'électromobilité pour arriver à maturité et du rythme de son déploiement, il est nécessaire de permettre aux premières de compenser les surcoûts qu'elles supportent et de leur éviter de se retrouver hors marchés, tandis qu'il convient d'aider les secondes à entrer de plain-pied dans le verdissement de leurs véhicules. **L'enjeu est clairement d'éviter un rythme de verdissement à deux vitesses mais plutôt de tout entreprendre pour emmener toutes les entreprises dans le même élan.**

La deuxième partie du rapport dresse un inventaire des mesures existantes de nature financière, opérationnelle ou réglementaire nationales et locales permettant de compenser ou d'absorber les surcoûts des véhicules électriques et les coûts des IRVE sur sites, identifie celles qu'il convient de pérenniser, le cas échéant après les avoir ajustées, et propose de nouvelles mesures.



SYNTHÈSE DES MESSAGES ET DES PROPOSITIONS

Les messages clés du CTLUD-AE

- La logistique urbaine est faite de spécificités et de contraintes sectorielles variées, appelant du discernement
- Le réel potentiel de développement de l'électromobilité de la logistique urbaine ne doit pas masquer de réels freins
- La défense d'un mix énergétique
- Le calendrier de verdissement des véhicules doit rester réaliste
- L'incitation au verdissement est préférable à la contrainte
- La transition énergétique doit être créatrice de valeur, ne pas entacher la performance des entreprises, ni conduire à leur exclusion
- L'accompagnement des entreprises dans le verdissement des véhicules est indispensable
- La stabilité et la visibilité (réglementation, aides, fiscalité) participent de la dynamique de la transition énergétique
- Le prix, l'autonomie, la capacité d'emport des véhicules électriques et la distribution de l'énergie restent encore les principaux défis de l'électromobilité, y compris en logistique urbaine, avant que son écosystème arrive à pleine maturité
- La réduction des coûts de fabrication des véhicules et des batteries européens conditionne directement la souveraineté industrielle de l'UE.
- Les constructeurs de véhicules électriques doivent s'inscrire dans une logique de demande.
- Les réglementations locales de circulation et de stationnement doivent s'élaborer dans la concertation public/privé

Les propositions incitatives du CTLUD-AE pour créer un environnement favorable au développement de l'électromobilité de la logistique urbaine

Mesures fiscales nationales

- Le maintien des dispositifs de suramortissement fiscal pour les véhicules
- L'extension du suramortissement fiscal aux investissements dans les IRVE et dans les dispositifs de production et de stockage d'électricité
- L'extension de l'IRICC (prévue en 2027) à la recharge au dépôt
- L'application à tous les VUL 100% électriques de la majoration de 150% prévue pour le calcul de la taxe verdissement

Mesures extrabudgétaires

- Le maintien des fiches d'opérations standardisées CEE pour l'achat de VUL et de PL électriques
- L'augmentation des bonifications CEE des véhicules de moindre tonnage de la fiche TRA-EQ-129
- La migration des véhicules N2 ayant un PTAC de 3,5 tonnes et circulant à 4,5 tonnes de la fiche TRA-EQ-114 vers la fiche TRA-EQ-129
- Le maintien du soutien des CEE pour les IRVE des poids lourds (programme Advenir)
- L'extension du soutien des CEE aux IRVE professionnels pour les VUL (extension du programme Advenir ou création d'une fiche CEE dédiée)
- La mise en place pour le transport routier d'un mécanisme comparable dans son fonctionnement aux fiches CEE, pour valoriser directement l'empreinte carbone et l'empreinte polluante des véhicules à faibles émissions



Mesures relatives à la circulation et au stationnement à la main des agglomérations

- Retenir, a minima, les véhicules à faibles émissions en tant que bénéficiaires des mesures incitatives mises en place (circulation, stationnement, marchés publics)
- Laisser librement circuler les véhicules à faibles émissions dans les zones à circulation réglementée
- Mettre en place une tarification du stationnement incitative pour les véhicules à faibles émissions, y compris pour les véhicules lourds utilisés par des professionnels

Mesures touchant à l'achat public

- L'appel aux acheteurs publics de tenir compte des réalités et d'adapter leurs prescriptions sur l'électromobilité à la capacité qu'ont les entreprises d'y répondre.

Mesures en direction des acteurs privés

- La mise en place par le Comité national routier d'outils utilisables en logistique urbaine pour intégrer les nouvelles énergies dans la négociation des contrats de transport routier
- Le rôle des organisations professionnelles pour accompagner leurs adhérents dans la maîtrise de l'écosystème de l'électromobilité
- L'invitation aux fournisseurs d'électricité sur les bornes de recharge ouvertes au public de baisser le prix de l'énergie, d'assurer une transparence tarifaire et de prévoir une flexibilité dans les modalités d'achat de l'énergie
- L'invitation aux constructeurs d'améliorer la performance opérationnelle des véhicules électriques, d'en réduire le coût et d'en élargir les gammes



TABLE DES MATIÈRES

PARTIE I : Freins au développement de l'électromobilité dans les activités de logistique urbaine	7
1. Les spécificités opérationnelles des logistiques urbaines au regard des enjeux d'électromobilité	7
2. Les freins financiers liés aux véhicules électriques et aux infrastructures de recharge (IRVE)	8
2.1. Les dépenses d'investissement	8
2.2. Les coûts d'exploitation	8
3. Le manque d'adaptation de l'offre des constructeurs aux besoins et aux capacités financières des utilisateurs	9
4. Les contraintes d'accès à l'énergie	9
4.1. La recharge sur site	9
4.2. La recharge en itinérance	10
5. Les problèmes de dimensionnement et de transformation des sites des entreprises et les contraintes de la réglementation ICPE	10
5.1. Le foncier disponible	10
5.2. La réglementation ICPE	11
6. Le manque de stabilité et de visibilité réglementaires et fiscales	11
PARTIE II : Consolidation de l'environnement favorable à l'électromobilité	12
1. Les leviers nationaux de nature économique, financière et fiscale	12
1.1. Le suramortissement fiscal	12
1.2. Les certificats d'économie d'énergie (fiches et programmes CEE)	13
1.3. La TIRUERT et l'IRICC	14
1.4. Pour une réelle prise en compte de la performance environnementale des véhicules de transport à faibles émissions ?	14
1.5. La taxe verdissement sur les VUL	14
2. Le rôle des collectivités	15
2.1. Le feuillet « Pratiques d'association des acteurs économiques dans la mise en place des ZFE-m »	15
2.2. La fiche InTerLUD+ « Avantager les véhicules à faibles émissions »	15
2.3. Le panorama InTerLUD+ des mesures mises en place par différentes villes et métropoles françaises en faveur des véhicules à faibles émissions : analyse et recommandations	16
3. Les leviers contractuels privés	19
3.1. La maîtrise de la gestion du poste « électricité » par les entreprises	19
3.2. Les appels d'offres privés	19
3.3. Le besoin de montée en compétence des entreprises sur l'électromobilité	19
SOURCES ET CONTRIBUTIONS	20
Annexe 1. Feuillet « Pratiques d'association des acteurs économiques dans la mise en place des ZFE-m »	20
Annexe 2. Recensement InTerLUD+ des mesures mises en place par différentes villes et métropoles françaises en faveur des véhicules à faibles émissions	21



PARTIE I : FREINS AU DÉVELOPPEMENT DE L'ÉLECTROMOBILITÉ DANS LES ACTIVITÉS DE LOGISTIQUE URBAINE

1. Les spécificités opérationnelles des logistiques urbaines au regard des enjeux d'électromobilité (voir aussi § 3)

En zone urbaine, les marchandises sont transportées en majorité sur des périmètres de chalandise situés à proximité des sites d'exploitation des entreprises et au moyen de véhicules utilitaires légers et de poids lourds de petits et moyens tonnages. Si, sur un plan général, ces réalités opérationnelles prédisposent la logistique urbaine à un déploiement de l'électromobilité plus rapide que dans le transport interurbain de marchandises au moyen de véhicules lourds et superlourds, il faut toutefois se garder de toute conclusion hâtive ; même sans nier son réel potentiel, le développement de l'électromobilité en logistique urbaine dépend de contingences géographiques et de contraintes opérationnelles propres à chaque secteur d'activité, et est encore fortement entravé par de nombreux freins. Quatre exemples permettent d'illustrer cette variété de situations.

■ Dans le secteur de la livraison de colis opérée en zone urbaine dense par des expressistes ou des messagers, les tournées de livraison doivent répondre à des exigences élevées de réactivité, de flexibilité et de cadence, dans des conditions marquées par la congestion, la rareté des places de stationnement et des plages horaires souvent restreintes. Or les véhicules électriques, bien qu'avantageux sur le plan environnemental, présentent encore des limites d'autonomie, de capacité d'emport et de temps de recharge, qui les rendent parfois inadaptés à ces exigences opérationnelles. À cela s'ajoute la difficulté d'optimiser les itinéraires dans un tissu urbain dense et fragmenté, ce qui accentue le besoin de flexibilité que les technologies actuelles peinent à offrir. Ces éléments combinés ralentissent l'adoption à grande échelle de véhicules électriques pour la livraison urbaine, en raison d'un écart encore marqué entre les contraintes du terrain et les solutions techniques disponibles.

■ Les acteurs de la grande distribution approvisionnant, via des transporteurs routiers ou des loueurs de véhicules avec conducteurs, les moyennes surfaces de centre-ville recourent de préférence à des véhicules lourds pour lesquels l'offre électrique est encore limitée et opèrent depuis des bases logistiques régionales pouvant générer des contraintes d'autonomie. Ces contraintes qui peuvent être redoublées en cas de transport sous température dirigée ralentissent ainsi le déploiement de l'électromobilité.

■ Les entreprises de travaux publics ou leurs prestataires de transport utilisent des véhicules lourds pour des transports de produits ou matériels lourds selon des rythmes intensifs de chargement et de livraison. Il s'agit d'une activité dans laquelle les contraintes opérationnelles à l'électromobilité (offre de véhicules et autonomie) sont très fortes.

■ Les entreprises du commerce de gros assurant la livraison de leurs clients sous forme de tournées sont confrontées, dès qu'il s'agit de couvrir des zones peu denses avec des clients répartis sur plusieurs communes, voire plusieurs départements, à des contraintes d'autonomie des véhicules qui s'amplifient dans les zones montagneuses.

2. Les freins financiers liés aux véhicules électriques et aux infrastructures de recharge (IRVE)

La transition vers les véhicules électriques se heurte à des obstacles d'ordre financier qui concernent aussi bien les dépenses d'investissement que les dépenses d'exploitation.

2.1. Les dépenses d'investissement

À ce jour, un poids lourd électrique coûte environ trois fois plus cher que son équivalent diesel et les véhicules utilitaires légers présentent aussi des surcoûts importants, assortis de très grandes incertitudes sur leur valeur à la revente. Les entreprises réunies au sein du CTLUD-AE (transport, logistique, commerce, travaux publics, artisanat...) n'ont pas la possibilité de tripler leurs capacités d'endettement pour supporter cette augmentation de CAPEX (dépenses d'investissement d'une entreprise capitalisées au bilan). Sans un plan d'accompagnement conséquent et pluriannuel, cette transition restera marginale. **Il est donc essentiel de maintenir des aides à l'acquisition et à la location longue durée simples, accessibles à toutes les entreprises, et avec une visibilité à long terme.**

2.2. Les coûts d'exploitation

Certaines projections prévoient une convergence du coût total de possession entre véhicules électriques et diesel d'ici 2030. Cette convergence est toutefois étroitement liée à l'intensité d'utilisation du véhicule et au type de recharge utilisé.

Dans la mesure où les activités de logistique urbaine se caractérisent par de faibles kilométrages, le point d'équilibre économique entre le véhicule thermique et le véhicule électrique s'en trouve repoussé. Il convient par ailleurs de préciser que ces projections n'intègrent pas les coûts de la location longue durée des véhicules électriques vers laquelle peuvent se tourner les entreprises et qui peuvent rapidement faire grimper la facture, notamment en raison de l'absence de visibilité qu'ont les loueurs de véhicules sur la valeur à la revente des véhicules au terme du contrat de location. Les coûts d'entretien et surtout de réparation des véhicules électriques accidentés sont quant à eux bien supérieurs à ceux des véhicules thermiques, avec des répercussions sur les primes et les franchises d'assurance.

Concernant la recharge, il convient de préciser ici que les prix pratiqués par les opérateurs de recharge en itinérance ouverte au public sont trop élevés pour les entreprises qui choisiraient ou seraient contraintes de s'y approvisionner exclusivement.

Le modèle à privilégier est donc celui de la recharge au dépôt, complétée le cas échéant par de la recharge sur les sites de destination. Cela implique des investissements importants et un changement de paradigme pour les professionnels qui n'avaient jusqu'ici pas à gérer l'approvisionnement énergétique assuré par les stations-service.

L'installation d'une borne de recharge peut coûter entre 20 000 € (borne 22 kW) et 100 000 € (borne rapide 150 kW). Si des travaux de renforcement du réseau de distribution d'électricité sont nécessaires – ce qui varie selon les sites – 75 % des coûts sont à la charge du demandeur. L'accès à la puissance requise peut donc engendrer de fortes inégalités entre les acteurs.

Enfin, l'installation des bornes sur les sites des professionnels implique une évolution des parkings et nécessite souvent de plus grandes surfaces disponibles. En zone urbaine ou périurbaine, la problématique du foncier disponible est particulièrement importante et augmente la contrainte financière (cf § 5).

3. Le manque d'adaptation de l'offre des constructeurs aux besoins et aux capacités financières des utilisateurs (voir aussi §1)

La logistique urbaine se compose d'une diversité d'acteurs économiques qui ont leurs propres contraintes et spécificités professionnelles ; il y a, par conséquent, autant de cas d'usage qu'il y a de métiers. S'ajoutent à cette réalité des facteurs extérieurs qui sont sans conséquence en cas d'utilisation de véhicules gazole ou essence adaptés à tous les usages mais qui peuvent se révéler incompatibles avec l'utilisation de véhicules électriques. Ainsi, l'importance de l'autonomie du véhicule (en tenant compte d'un écart à la baisse pouvant aller jusqu'à 30% entre l'autonomie annoncée par le constructeur et l'autonomie réelle) varie notamment selon la densité et la topographie de la zone urbaine desservie. Toujours en termes de performances techniques, la capacité d'empot de marchandises des véhicules électriques reste inférieure à celle des véhicules thermiques et peut devenir un obstacle majeur pour les transports de marchandises qui saturent en poids.

Qu'il s'agisse des VUL ou des petits porteurs (< 19 tonnes) le plus fréquemment utilisés en logistique urbaine, les gammes (types de silhouettes) de véhicules électriques proposées par les constructeurs sont moins larges que les gammes thermiques et ne couvrent donc pas tous les usages.

Or les entreprises ne passeront à l'électrique qu'à condition de ne pas dégrader leur rentabilité, leur performance opérationnelle et la qualité de leur service, obéissant en cela au principe que l'électromobilité doit être créatrice et non destructrice de valeur. C'est au nom de ce principe que le CTLUD-AE dénonce toutes mesures visant à contraindre les entreprises à se doter de véhicules électriques inadaptés à leurs besoins et privilégie l'accompagnement et l'incitation, plutôt que la punition. Mais encore faut-il rappeler que c'est à l'offre à s'adapter à la demande et pas l'inverse. Les constructeurs de véhicules sont ainsi appelés à enrichir leurs gammes de véhicules électriques et à s'inscrire dans une logique de demande.

La diminution du prix de vente, hors aides, des véhicules électriques demeure un enjeu majeur. L'existence des aides à l'achat doit d'autant moins conduire les constructeurs européens à s'installer dans une sorte de « confort tarifaire » que la concurrence chinoise « made in EU » pourrait rapidement percer le marché européen et que les dispositifs d'aide, quels qu'ils soient, ont une existence fragile. Bien que le sujet s'éloigne de l'objet du présent rapport, **le CTLUD-AE considère que la production européenne de batteries et de véhicules électriques et la recherche technologique associée gagneraient à bénéficier d'un soutien public substantiel** ; la réduction des coûts de fabrication associée à une amélioration continue de la performance du produit conditionnent directement la souveraineté industrielle européenne.

4. Les contraintes d'accès à l'énergie

(cf rapport CTLUD sur l'avitaillement en énergies des professionnels en zone urbaine)

La transition vers l'électromobilité ne pourra se faire sans un accès simple, équitable et fiable à l'énergie. Or plusieurs obstacles freinent aujourd'hui le déploiement d'une infrastructure de recharge adaptée aux besoins des professionnels.

4.1. La recharge sur site

S'agissant des IRVE privatives, le manque d'harmonisation des règles de sécurité pour leur installation, notamment entre les assureurs, ralentit les projets d'implantation sur les sites des entreprises. Cette question fait actuellement l'objet d'un groupe de travail réunissant les parties prenantes sous l'égide du conseiller Souveraineté, Économie verte et Numérique auprès du ministre de l'Économie, dont un premier rendu est attendu pour la fin de l'année 2025.



Photo Triporteurs Palois

4.2. La recharge en itinérance

La recharge en itinérance concentre également de nombreux freins.

La tarification de la recharge en itinérance dont certains professionnels peuvent dépendre plus que d'autres – artisans et utilisateurs de VUL –, est chère et peu lisible. Le prix de la recharge en itinérance peut aller jusqu'au triple de celui de la recharge sur site, faisant ainsi mentir l'affirmation selon laquelle le TCO d'un VUL électrique serait, sans nuance, équivalent, voire inférieur à celui du véhicule thermique.

Les professionnels ont besoin d'un prix au kWh (et non au temps passé), d'un paiement par carte bancaire et d'une transparence totale sur les tarifs.

Pour les professionnels utilisateurs de VUL, souvent amenés à se recharger en ville ou dans des zones peu denses, il est important de leur assurer l'accès à un réseau maillé et fiable de bornes à recharge rapide. Le dimensionnement des places allouées à la recharge doit être adapté aux silhouettes des véhicules, la verbalisation des véhicules qui utilisent les aires de recharge comme place de stationnement doit être systématique, les informations sur la localisation des points de charge doivent être constamment mises à jour et le choix doit être laissé aux entreprises d'accéder aux IRVE avec ou sans réservation et avec ou sans recours obligatoire à une application ou un abonnement.

Les temps de recharge en itinérance sont trop longs, rendant essentiel le développement de bornes à puissance suffisante pour limiter l'immobilisation des véhicules.

Les initiatives de recharge mutualisée en périphérie urbaine sur les zones d'activité sont faibles alors qu'elles pourraient optimiser l'usage des infrastructures.

5. Les problèmes de dimensionnement et de transformation des sites des entreprises et les contraintes de la réglementation ICPE

Le rapport du CTLUD-AE sur l'avitaillement en énergies des professionnels en zone urbaine a considéré, au regard des enjeux relatifs à l'utilisation de l'électricité pour les véhicules, que les professionnels de la logistique urbaine (entreprises de transport de distribution, entreprises du commerce de gros, entreprises de collecte des ordures ménagères,...) exploitant des véhicules spécialement affectés au transport de marchandises privilégieraient la recharge sur leurs sites qui serait davantage compatible, au regard des besoins d'autonomie, de temps de recharge et de coût de l'électricité, avec leurs organisations calibrées et cadencées. Cette réalité serait sensiblement différente pour les entreprises qui n'ont pas une utilisation intensive de leurs véhicules et qui ne disposent pas de sites pour les y stationner entre deux périodes d'utilisation. Le déploiement des recharges sur les sites pourrait toutefois se trouver ralenti par un problème de disponibilité foncière qui a plusieurs origines et par la réglementation ICPE.

5.1. Le foncier disponible

Les sites actuellement exploités par les entreprises sont dimensionnés pour accueillir un certain nombre de véhicules thermiques et le coût du foncier en périphérie urbaine n'encourage pas les entreprises à disposer de grandes réserves foncières. Or le remplacement d'un parc thermique par un parc électrique, couplé à l'installation d'IRVE correspondantes, consomme d'autant plus de surface que des prescriptions des assureurs exigent des distances minimales à respecter entre les IRVE et les bâtiments de proximité et entre chaque IRVE. Si cette amputation de surface utile est quasiment sans effet quand il n'est question pour une entreprise que d'électrifier quelques véhicules, elle peut en revanche devenir rédhibitoire dans le cadre d'un déploiement de l'électrique sur toute la flotte.

La réglementation sur la couverture des parcs de stationnement de plus de 1500 m² en procédés de production d'énergie renouvelables sur au moins la moitié de leur surface est également de nature à consommer du foncier. Bien que les surfaces correspondant aux voies et cheminements de circulation empruntés spécifiquement par des véhicules lourds affectés au transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 7,5 tonnes aient été déduites de la superficie des parcs de stationnement extérieurs servant au calcul de la superficie qui doit être équipée d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables, la question demeure entière pour les entreprises exploitant des véhicules jusqu'à 7,5 tonnes.

5.2. La réglementation ICPE

La nomenclature ICPE 2925 s'applique lorsque le dépôt dispose d'une puissance de recharge supérieure à 600 kW. Avec l'essor des véhicules électriques, ce seuil de 600 kW pour le cumul de tous les accumulateurs de charge au sein d'un même « atelier de charge » de la rubrique 2925, va être très rapidement atteint.

ICPE 2925 : Régime de déclaration • Extrait des prescriptions :

L'installation doit être implantée à une distance d'au moins 5 m des limites de propriété.

Dans le cas d'installation à l'intérieur, les locaux doivent présenter des caractéristiques spécifiques à la résistance au feu, ainsi que des dispositifs d'évacuation des fumées. Le bâtiment où se situe l'installation doit être accessible pour permettre l'intervention des services d'incendie et de secours.

Surveillance de l'exploitation : L'exploitation doit se faire sous la surveillance, directe ou indirecte, d'une personne nommément désignée par l'exploitant et ayant une connaissance de la conduite de l'installation et des dangers et inconvénients des produits utilisés ou stockés dans l'installation.

L'installation doit être dotée de moyens de secours contre l'incendie appropriés aux risques :

- d'un ou de plusieurs appareils d'incendie (bouches, poteaux, ...) publics ou privés dont un implanté à 200 mètres au plus du risque, ou des points d'eau, bassins, citernes, etc., d'une capacité en rapport avec le risque à défendre; - d'extincteurs répartis sur les lieux présentant des risques, appropriés aux risques à combattre et compatibles avec les produits stockés ;*
- d'un moyen permettant d'alerter les services d'incendie et de secours.*

Prévention des pollutions accidentelles : Des dispositions doivent être prises pour qu'il ne puisse pas y avoir, en cas d'accident, déversement de matières dangereuses dans les égouts publics ou le milieu naturel.

6. Le manque de stabilité et de visibilité réglementaires et fiscales

Un frein majeur à l'électromobilité réside dans l'incertitude persistante réglementaire et fiscale qui pèse sur les investissements des acteurs logistiques. Les normes et les calendriers évoluent fréquemment : exigences des zones à faibles émissions, modalités d'accès, dispositifs incitatifs ou contraintes d'aménagement sont régulièrement révisés, sans garantie de stabilité à moyen terme. Ce manque de visibilité rend difficile la planification des flottes et des infrastructures nécessaires à la transition, et ce dans un contexte où l'évolution rapide des technologies, notamment en matière d'autonomie des batteries, accélère l'obsolescence des véhicules de transport et incite à attendre des solutions plus matures avant d'engager des dépenses importantes. C'est notamment ce manque de maturité de l'offre qui rend inappropriée toute mesure visant à contraindre les entreprises à se doter de véhicules électriques. Cette instabilité globale alimente l'attentisme stratégique et incite les acteurs à différer leurs investissements, ralentissant ainsi la dynamique de transition. Cette tendance pèse directement sur l'adoption de l'électromobilité dans les activités de logistique urbaine.

Tout ou partie de ces freins ont été identifiés et de nombreux dispositifs et mesures ont été déployés au niveau national et local pour accompagner les entreprises à se convertir à l'électrique. Le maintien et le renforcement de ces dispositifs auxquels peuvent s'ajouter de nouvelles initiatives sont indispensables pour que le déploiement de l'électromobilité soit un vecteur de croissance et non pas un facteur d'exclusion des entreprises. Les efforts en vue d'asseoir un environnement favorable à l'électromobilité doivent rester soutenus.

PARTIE II : CONSOLIDATION DE L'ENVIRONNEMENT FAVORABLE À L'ÉLECTROMOBILITÉ

Cette partie identifie les mesures existantes qui doivent être maintenues, étendues ou améliorées et propose de nouvelles mesures de nature incitative pour accélérer le développement des mobilités électriques des professionnels. Le CTLUD-AE rappelle qu'au nom de la complémentarité énergétique, certaines de ces mesures peuvent également être déclinées pour les autres énergies alternatives.

1. Les leviers nationaux de nature économique, financière et fiscale

Aucune réelle perspective de réduction des prix des véhicules électriques européens ne se dessine à moyen terme et l'échéance politique à laquelle s'opérerait le point de bascule du véhicule thermique vers le véhicule électrique* est escomptée, dans un scénario optimiste, en 2035 pour les VUL et au-delà de 2040 pour les poids lourds. Pendant cette période, il est indispensable de maintenir, voire d'étendre, toutes les mesures d'ordre économique, fiscal et financier permettant d'accompagner les entreprises dans leurs investissements dans le déploiement de l'électromobilité. Plus globalement, c'est jusqu'à ce que l'écosystème de l'électromobilité atteigne sa maturité qu'un accompagnement financier des entreprises sera indispensable. **Cet accompagnement financier gagnerait à s'inscrire dans un cadre pluriannuel incitatif, stable et pérenne qui apporterait aux entreprises la visibilité sur le long terme dont elles ont besoin pour engager et sécuriser leurs investissements de mutation vers l'électromobilité.**

**date à laquelle plus d'un véhicule (VUL et PL) sur deux mis pour la première fois en circulation sera électrique.*

1.1. Le suramortissement fiscal

Le suramortissement fiscal est un mécanisme qui permet aux entreprises de pratiquer une déduction exceptionnelle sur leur résultat imposable pour compenser le surcoût des véhicules à énergies alternatives. Prévu jusqu'en 2030, ce mécanisme s'applique aux véhicules dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est au moins égal à 2,6 tonnes, achetés ou pris en location avec option d'achat. Depuis 2025, les modalités diffèrent selon les énergies avec un régime qui s'applique aux véhicules GNV, bioGNV, ED95 ou B100 exclusif et un régime qui s'applique aux véhicules électriques et hydrogène.

Le premier régime est soumis au régime européen des aides d'Etat de minimis qui se caractérise par un plafonnement des aides publiques qui ne peuvent pas dépasser 300 000€ cumulés sur 3 années glissantes.

Le second régime est sorti depuis 2025 du régime de minimis et est désormais encadré par le règlement européen RGE (Règlement général d'exemption par catégories). Ainsi, le mode de calcul du suramortissement des véhicules électriques ou hydrogène est basé sur l'écart de prix avec un véhicule thermique équivalent et il n'est plus plafonné. Les pourcentages de déduction sont de 40% du surcoût pour les véhicules de 2,6 tonnes à moins de 3,5 tonnes ; 115% pour les véhicules des 3,5 tonnes à moins de 16 tonnes et 75% pour les véhicules de 16 tonnes et plus. Le retrofit électrique ou hydrogène bénéficie aussi du suramortissement.

Ce dispositif de suramortissement fiscal actuellement ciblé sur l'achat des véhicules électriques doit être maintenu. Il a en outre été rappelé dans la première partie du rapport que les enjeux financiers relatifs à l'installation des IRVE sur les sites des entreprises pouvaient être très conséquents, plus particulièrement s'agissant des installations de recharge rapide et en cas d'un besoin de puissance électrique nécessitant des travaux de renforcement du réseau et l'installation de transformateurs dont 75% sont à la charge des entreprises.

Il est par conséquent nécessaire d'étendre le suramortissement fiscal aux investissements directs et indirects nécessaires à l'implantation des IRVE sur les sites.

La production d'électricité par la solarisation des bâtiments, associée à des moyens de stockage de l'électricité, est une solution permettant aux entreprises d'autoconsommer l'énergie produite. Il s'agit d'une solution coûteuse dont le ROI se situe autour de 8 ans et dont la rentabilité est liée autant aux évolutions du prix de l'électricité qu'à l'intensité de l'ensoleillement ; le fait qu'elle permette d'économiser de la puissance sur le réseau public d'électricité doit être valorisé en tant que mesure citoyenne prise par les entreprises au bénéfice de l'intérêt général.

Ces deux raisons plaident en faveur d'une extension du suramortissement fiscal aux investissements de production et de stockage d'électricité renouvelable.

1.2. Les certificats d'économie d'énergie (fiches et programmes CEE)

1.2.1. Les fiches d'opérations standardisées CEE pour les véhicules électriques

Depuis janvier 2025, la principale aide à l'acquisition, à la location longue durée et au retrofit des véhicules électriques est accessible au travers de fiches d'opérations standardisées CEE qui ont pris le relais des deux programmes E-Trans de 2023 et 2024 (cf § 2.2).

Les opérations prévues par ces fiches sont financées par les entreprises « obligées » aux certificats d'économie d'énergie que sont les producteurs et distributeurs d'énergie (électricité, gaz, carburants). Ce ne sont pas des aides publiques, elles sont cumulables avec le suramortissement et ne sont pas plafonnées par le régime de minimis.

La création de ces fiches CEE permet d'accéder à une aide avec une démarche simplifiée et sans mise en concurrence entre acteurs.

Pour que le montant de la prime soit incitatif, les fiches ont été bonifiées par un coefficient multiplicateur de 3, 4 ou 5 selon la silhouette des véhicules. Cette bonification relève du pouvoir réglementaire et peut donc être réduite ou supprimée selon les politiques publiques.

La fiche TRA-EQ-129 vise l'achat ou la location de poids lourds électriques neufs ou issu d'une opération de retrofit électrique, avec une bonification de x3, x4 ou x5 selon la taille du poids lourd.

La fiche TRA-EQ-114 vise l'achat ou location de VP ou VUL électriques neufs par une collectivité ou une personne morale avec une bonification de fois 4 pour les VUL.

Les fiches sont exprimées en kWh cumac (somme des économies d'énergie cumulées sur la durée de vie du véhicule) qu'il faut multiplier par le coefficient de bonification. Le montant de la prime dépendra de la valorisation négociée avec l'obligé, elle peut se situer entre 0,007 € et 0,008 € / kWh cumac (ou 7€ à 8€ le MWh cumac).

Ces fiches CEE pour le financement des véhicules électriques affectés au transport de marchandises (PL et VUL) constituent une aide à l'achat, à la location et au retrofit indispensable pour les entreprises et présentent l'avantage de ne pas peser sur les finances publiques. Cette aide qui peut couvrir jusqu'à 20 % du coût d'achat des poids lourds, doit être maintenue dans cette période de transition énergétique pour compenser partiellement le surcoût des véhicules.

Elles pâtissent toutefois d'un calcul de gains d'économie d'énergie qui n'est pas favorable à l'électromobilité de la logistique urbaine. En effet, le calcul de ces gains favorise principalement les tracteurs routiers qui parcourent de longues distances. Or en logistique urbaine, les porteurs et les VUL sont majoritaires et les moindres kilométrages qu'ils parcourent est un facteur qui pénalise leur TCO (cf 1ère partie). Alors que le bénéfice du véhicule électrique en ville n'est plus à démontrer, notamment pour ces performances en termes de nuisances atmosphérique, il est moins soutenu à l'achat. **Il est, par conséquent, nécessaire d'augmenter les bonifications des véhicules de moindre tonnage de la fiche TRA-EQ-129.**

Le cas particulier des véhicules N2 ayant un PTAC de 3,5 tonnes et circulant à 4,5 tonnes en raison d'un bonus pour compenser le poids des batteries électriques et ne pas perdre en charge utile doit aussi être revu. Alors que ces véhicules représentent un potentiel important de développement de l'électromobilité en zone urbaine, ils ne sont pas aidés au même titre que les autres véhicules N2 dans la fiche CEE dédiée aux poids lourds. **Il est nécessaire de migrer ces véhicules de la fiche TRA-EQ-114 à la fiche TRA-EQ-129 pour qu'ils bénéficient d'une aide réellement incitative.**

Les surcoûts du passage au véhicule électrique ne se limitent pas au matériel roulant mais concernent aussi l'installation des bornes. Cette installation peut constituer un défi opérationnel pour raccorder la puissance nécessaire et un défi économique. Si le programme Advenir permet d'accompagner les IRVE pour les poids lourds il ne concerne pas les IRVE pour les VUL qui constituent pourtant une silhouette de véhicules très largement répandue dans les activités de logistique urbaine. **Cette lacune doit être comblée, soit par une extension du champ d'intervention du programme Advenir (cf point 1.2.2), soit par la création d'une fiche CEE dédiée.**

1.2.2. Les programmes nationaux CEE « Advenir » et E-Trans

Il existe aujourd'hui deux programmes nationaux CEE pour accompagner le recours à des véhicules électriques et l'installation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

- **Programme Advenir (+) dédié aux bornes de recharge**

Actif jusqu'en fin 2027, ce dispositif financé est piloté par Avere France. Il couvre jusqu'à 50 % des coûts d'installation, avec une enveloppe de 520 M€ visant 235 000 points de recharge d'ici 2027, incluant les sites logistiques et les flottes professionnelles.

- Informations et démarches**

- **Programme CEE « E Trans »**

Lancé en 2024 et toujours ouvert, ce programme de l'ADEME cible la logistique lourde (Poids Lourds N2/N3 auxquels se sont ajoutés depuis août 2025 les engins de chantier et engins agricoles), combinant aides à l'achat et au retrofit des véhicules lourds. Il dispose d'un budget global de 130 M€, avec des guichets permanents et des appels à projets.

- Informations et formulaires**

Nb. Il n'est plus possible de candidater dans E Trans pour l'électrification des poids lourds électriques qui a été remplacé par les fiches CEE qui sont mieux adaptées aux réalités de la logistique urbaine (cf §1.2.1 supra).

1.3. La TIRUERT et l'IRICC

Les entreprises opérant de la logistique urbaine qui installent des IRVE sur leurs emprises foncières ne sont pas fournisseurs d'énergie. L'IRICC (Incitation à la Réduction de l'Intensité Carbone des Carburants), en cours de création pour remplacer en 2027 le mécanisme de la TIRUERT, prévoit de soutenir financièrement l'électricité distribuée uniquement par les infrastructures de recharge (IRVE) ouvertes au public. **L'extension de l'IRICC à la recharge en dépôt par un système forfaitaire compenserait une partie des investissements, parfois prohibitifs, que supportent les entreprises.**

1.4. Pour une réelle prise en compte de la performance environnementale des véhicules de transport à faibles émissions ?

Le mécanisme des certificats d'économie d'énergie repose sur la réduction des consommations énergétiques. Cette réduction est indispensable dans un volet de sobriété mais elle ne suffit pas à sortir des énergies fossiles et ne valorise pas la diminution des pollutions atmosphériques qui représente pour les villes un défi majeur. Pour lutter contre le changement climatique et pour l'amélioration de la qualité de l'air, **le CTLUD-AE propose la mise en place pour le transport routier d'un mécanisme comparable dans son fonctionnement aux fiches CEE, pour valoriser directement les faibles empreintes carbone et polluante des véhicules à faibles émissions.**

1.5. La taxe verdissement sur les VUL

La taxe verdissement sur les flottes d'entreprises de plus de 100 véhicules légers instituée par la loi de finances 2025 a prévu pour les seuls VUL à faible empreinte carbone une majoration de leur durée d'utilisation de 150% (1 VUL à faible empreinte carbone est comptabilisé pour 2,5 véhicules). Pour être qualifiés à faible empreinte carbone les véhicules doivent justifier d'un score environnemental prenant en compte notamment leur lieu de fabrication. A l'exception de quelques petites silhouettes type Berlingo ou Kangoo, aucun VUL avoisinant un PTAC de 3,5 tonnes ne répond pour le moment à ces exigences.

Pour tenir compte, d'une part de cette quasi-inexistence de VUL à faible empreinte carbone, et d'autre part du fait de l'insuffisance de l'offre de VUL électriques classés à très faibles émissions, **il est recommandé d'appliquer la majoration de 150% à tous les VUL 100% électriques, sans autre condition, et avec un effet rétroactif au titre de 2025.**

2. Le rôle des collectivités

2.1. Le feuillet « Pratiques d'association des acteurs économiques dans la mise en place des ZFE-m »

Afin d'accompagner les collectivités concernées par la mise en œuvre des ZFE-m, le ministère en charge des transports, avec la collaboration du CEREMA, de France Urbaine et de l'Association des Maires de France a publié en 2024 un feuillet pratique dont l'une des recommandations est d'inviter les collectivités à donner un avantage économique et opérationnel aux flottes professionnelles favorisant les véhicules les moins émissifs de polluants atmosphériques. Ces recommandations peuvent trouver écho auprès de toutes les collectivités, concernées ou pas par les ZFE.

Ce guide comportait 4 chapitres : Faciliter les accès, collectivités exemplaires, favoriser l'accès aux zones de livraison. (voir le détail en annexe).

2.2. La fiche InTerLUD+ « Avantager les véhicules à faibles émissions »

En complément de ce feuillet pratique, il convient également de citer l'existence d'une fiche action extraite du Guide de l'engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine développée par le programme InTerLUD+ « Avantager les véhicules à faibles émissions » qui identifie plusieurs leviers à la main des collectivités pour encourager le recours accru à des véhicules moins émissifs de gaz à effet de serre et de polluants :

- Intégrer un paramètre environnemental dans la réglementation
- Intégrer un paramètre environnemental dans les appels d'offres publics
- Favoriser le développement de la cyclologistique
- Aménager des stations d'utilitaires et de vélos cargos en libre-service
- Proposer une aide à l'acquisition de véhicules à faibles et très faibles émissions
- Déployer des points d'avitaillement en carburants et énergies alternatifs
- Encourager les professionnels à adhérer à la démarche charte et label Objectif CO2
- Communiquer



Photo DR

2.3. Le panorama InTerLUD+ des mesures mises en place par différentes villes et métropoles françaises en faveur des véhicules à faibles émissions : analyse et recommandations

C'est à la demande du CTLUD-AE pour les besoins du présent rapport que le programme InTerLUD+ a dressé un panorama des principales mesures en faveur des véhicules à faibles émissions qui ont été retenues par les EPCI engagés dans le programme.

Ce panorama, dont quelques extraits sont listés ci-après, peut être téléchargé dans sa totalité sur le site InterLUD+.

Ce travail d'inventaire présente un recensement des mesures mises en place par différentes villes et métropoles françaises en faveur des véhicules à faibles émissions.

Cinq volets ont été étudiés : les avantages accordés dans les appels d'offres de marchés publics, les réglementations spécifiques en matière de circulation, de stationnement et de livraison, les actions intégrées dans les chartes de logistique urbaine, le déploiement des infrastructures d'avitaillement en carburants et énergies alternatives ainsi que les aides à l'acquisition ou à la conversion de véhicules à faibles émissions.

Il est à noter que la réalisation de ce parangonnage sur les mesures en faveur des véhicules à faibles émissions s'est avérée particulièrement complexe. En effet, l'information est souvent dispersée et peu accessible, parfois totalement absente des sites officiels de certaines villes et intercommunalités. La difficulté résidait également dans l'actualisation des informations disponibles afin d'éviter de se baser sur des données obsolètes.

De plus, ce panorama n'avait pas vocation à être exhaustif : une analyse complète impliquerait de consulter l'intégralité des communes françaises, ce qui est matériellement impossible. D'autant plus que les réglementations locales évoluent fréquemment, rendant rapidement obsolète une synthèse.

Enfin, et malgré ces limites, cette analyse permet d'identifier des bonnes pratiques, de mettre en lumière les disparités territoriales, et d'apprécier les perspectives d'évolution pour accompagner le développement des mobilités propres.

Les initiatives déployées par les collectivités territoriales pour encourager une mobilité plus durable sont diverses. Des avantages concrets existent dans les appels d'offres favorisant les véhicules à faibles émissions, notamment via des critères environnementaux.

À côté de ces dispositifs bien identifiés, certaines collectivités mettent également en place des mesures locales, comme des facilités de stationnement ou des créneaux de livraison élargis pour les véhicules propres. Toutefois, ces pratiques ne sont pas généralisées et varient fortement d'un territoire à l'autre, rendant difficile la vision globale des dispositifs.

Parallèlement, de nombreuses aides financières sont proposées pour l'acquisition, la location ou le retrofit de véhicules propres (électriques, GNV, GPL, hydrogène) et de solutions de mobilité alternative (vélos-cargos, triporteurs), destinées aux professionnels, associations ou particuliers, même si certaines ont été récemment supprimées pour des raisons budgétaires ou d'épuisement d'enveloppe.

2.3.1. Les règles de circulation et de stationnement

Le panorama des principales mesures incitatives au recours aux véhicules électriques porte sur les agglomérations de Paris, Marseille, Toulouse, Lyon, Nantes, Reims, Montpellier, Bayonne, Valence, La Rochelle, Strasbourg et Le Havre (voir le détail en annexe).

Il révèle un foisonnement de dispositions dont il est difficile d'identifier le dénominateur commun.

Sans nier le fait que les contingences locales ne peuvent pas être pilotées depuis Paris, **le CTLUD-AE attire l'attention des collectivités sur la nécessité de veiller au respect d'un minimum d'harmonisation dans la mise en œuvre de leurs mesures, plus particulièrement au regard des véhicules visés et des plages horaires de circulation retenues.**

➔ Afin de prendre en compte les entreprises qui opèrent sur plusieurs territoires, il conviendrait de définir pour toutes les agglomérations un socle minimum commun de véhicules clairement identifiés qu'elles pourraient compléter à leur gré. Cette approche éviterait aux entreprises d'éventuelles ruptures territoriales dans l'exercice de leur activité et serait un facteur d'optimisation de leur politique d'investissements dans les matériels roulants.

Pour les VUL, il est possible de se caler sur la définition des véhicules à faibles émissions introduite dans le code de l'environnement : véhicules émettant moins de 50g de CO₂/km et classés euro 5 euro 6 ou par défaut un véhicule électrique, H2 ou un mix des deux technologies.

➔ C'est également au nom de la continuité territoriale qu'il faut veiller à ce que les créneaux de circulation réservés à un certain type de véhicules mis en place par des agglomérations voisines soient compatibles avec la réalité des entreprises. Cet exercice ne peut s'opérer que dans le cadre d'étroites concertations entre les acteurs publics et les représentants des secteurs économiques implantés territorialement.

Ainsi, si deux agglomérations voisines ou proches l'une de l'autre décident de retenir les mêmes créneaux de circulation, il sera difficile pour les entreprises qui opèrent régulièrement sur ces deux agglomérations d'être aux deux endroits en même temps avec le même véhicule.

Il est également important que les agglomérations instituant des zones à circulation réglementée (ZCR, ZTL, voies réservées) ouvrent la possibilité aux véhicules à faibles émissions d'y circuler à toute heure sans contrainte.

En matière de prix du stationnement **le CTLUD-AE plaide en faveur de la gratuité ou d'une tarification extrêmement avantageuse pour les véhicules à faibles émissions utilisés dans un cadre professionnel.** Au nom d'une politique anti SUV, certaines collectivités mettent en place des tarifs de stationnement exorbitants pour les véhicules dépassant un certain poids, y compris électriques, alors que ces derniers sont par définition plus lourds que les modèles équivalents thermiques. **Le CTLUD-AE appelle les collectivités à ne pas appliquer ces tarifs aux véhicules utilisés dans un cadre professionnel.**



Photo DR

2.3.2. L'achat public

Sous la pression législative (code des marchés publics, loi climat et résilience, loi industrie verte) les acheteurs publics sont tenus d'intégrer les principes du développement durable à toutes les étapes de leurs achats avec une obligation de réaliser un Schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER).

L'examen des politiques conduites par les villes de Paris, Grenoble, Grand Chambéry, Aix Marseille, Lyon, Toulouse et Quimper, et le département de la Meurthe et Moselle sur l'utilisation de véhicules à faibles émissions par leurs cocontractants met en avant des intensités de prescription très variées d'un acteur public à un autre.

Le CTLUD-AE considère que l'enjeu majeur autour de cette question est d'éviter que ce qui doit relever d'une approche incitative ne devienne punitif et se transforme en un facteur d'exclusion. Il appelle par conséquent les acheteurs publics **à tenir compte des réalités et à adapter leur cahier des charges sur l'électromobilité à la capacité qu'ont les entreprises d'y répondre, notamment les PME.**

2.3.3. Le déploiement de réseaux d'avitaillement en carburants et énergies alternatifs

Les grandes métropoles françaises déploient des stratégies pour accompagner la transition énergétique dans les transports. Ces initiatives se concentrent principalement sur le développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) et des stations de Gaz Naturel Véhicule (GNV), visant à réduire l'empreinte carbone des véhicules légers et des poids lourds (voir le détail en annexe).

2.3.4. Les aides locales à l'acquisition ou à la conversion de véhicules à faibles émissions

Plusieurs collectivités locales et régionales proposent aux professionnels, associations ou particuliers des aides financières pour soutenir l'acquisition, la location ou le retrofit de véhicules propres (électriques, GNV, GPL, hydrogène) ou de mobilités alternatives (vélos-cargos, triporteurs).

Ces aides couvrent une partie du coût HT des véhicules ou opérations, avec des plafonds spécifiques et des conditions d'éligibilité liées au type de véhicule, à la motorisation et au territoire.

Ces dispositifs sont souvent cumulables avec des aides nationales CEE mais nécessitent en général de déposer la demande avant l'acquisition et de respecter les engagements de conservation ou d'utilisation sur le territoire.

Le site [RoulerOvert](#) développé dans le cadre du programme InTerLUD+ permet notamment d'explorer par territoire les aides au verdissement des véhicules disponibles.

3 Les leviers contractuels privés

3.1. La maîtrise de la gestion du poste « électricité » par les entreprises

Le poste énergie occupe une part importante dans la structure des coûts d'une opération de transport routier, à telle enseigne que les articles L3222-1 et L3222-2 du code des transports fixent le cadre dans lequel les variations des prix de l'énergie survenant entre les dates de conclusion et de réalisation du contrat de transport doivent faire varier à la hausse ou à la baisse le prix convenu de la prestation.

Le comité national routier a développé des outils pour accompagner les transporteurs et leurs clients dans la négociation en vue de fixer les modalités de l'indexation. Ces outils ne concernent pour le moment que le gazole, le gaz et le gazole non routier (groupes froid).

L'arrivée de l'énergie électrique dans le transport routier est une découverte pour les entreprises qui s'y convertissent sans disposer des informations et données dont elles auraient besoin pour mettre en place avec leurs clients un dispositif « d'indexation électricité », ni maîtriser les règles de fonctionnement du marché de l'électricité.

Le comité national routier a récemment annoncé que d'autres indices de coût, tels le B100, le HVO ou l'électricité seront prochainement mis à disposition des entreprises. **Le CTUD-AE appelle le CNR, et à travers lui l'État qui le finance, à mettre à disposition des outils qui soient des références exploitables dans les activités de transport de marchandises en zone urbaine et périurbaine.**

3.2. Les appels d'offres privés

Les clients ont par nature la possibilité de formuler vis-à-vis de leurs fournisseurs (produits et prestations) des prescriptions environnementales et de mettre en place des critères d'évaluation de leur performance environnementale. Comme pour les appels d'offre public, **les prescriptions doivent prendre en compte les réalités dans lesquelles les fournisseurs peuvent y répondre, tant en termes opérationnels qu'en termes économiques.**

3.3. Le besoin de montée en compétence des entreprises sur l'électromobilité

L'électromobilité est un écosystème nouveau et, au regard des enjeux financiers en jeu et des durées des investissements, il est important d'éviter aux entreprises qui s'y lancent des déconvenues résultant de mauvais choix qu'elles auraient faits, par manque de maîtrise du sujet ou sur de mauvais conseils apportés par des officines peu scrupuleuses ou manquant de compétences.

Le CTUD-AE considère que les organisations professionnelles ont en la matière un rôle à jouer pour accompagner leurs adhérents à s'approprier ce nouvel écosystème, en s'appuyant, le cas échéant, sur les expériences menées par les précurseurs.

L'achat d'électricité, le modèle économique des IRVE et leur bon dimensionnement, la mutualisation de la recharge en électricité sont autant de sujets sur lesquels les entreprises ont besoin d'être accompagnées par des partenaires dignes de confiance.



Photo DR

SOURCES ET CONTRIBUTIONS

Le groupe de travail qui a produit le rapport était composé de représentants des organisations professionnelles suivantes : CGAD, CGF, CPME, FNTR, GHR, OTRE, SNTL, U2P, Union-TLF.

Site internet [InTerLUD+](#)

Remerciements à l'équipe du programme InTerLUD+ pour le travail d'inventaire des mesures mises en place par les agglomérations en faveur de la circulation des véhicules à faibles émissions et pour sa contribution à la mise en forme du rapport et à sa diffusion dans les territoires :

Jean-André Lasserre, directeur du programme

Imane Benterkia : Chargée de projet logistique urbaine durable

ANNEXE 1

Feuillet « Pratiques d'association des acteurs économiques dans la mise en place des ZFE-m »

Faciliter les accès

- Définir les conditions autorisant d'étendre les plages de livraison aux motorisations Crit'Air E ou 1 ;
- Permettre la livraison de nuit aux porteurs électriques engagés dans une démarche Certibruit.

Collectivités exemplaires

- Utiliser les délégations de Service Public pour demander des prestations qui anticipent le calendrier d'exigence réglementaire (transports collectifs, gestion des déchets, gestion de l'eau)
- Utiliser la commande publique pour favoriser l'utilisation de véhicules moins polluants (cantines scolaires, exploitation des équipements publics, fournitures).
- Tarification du foncier logistique
- Adapter la tarification des baux consentis aux entreprises qui louent des espaces au sein d'un hôtel logistique urbain, en fonction des flottes de véhicules qu'ils utilisent pour livrer la ZFE en favorisant l'utilisation de Crit'Air E ou 1;
- Anticiper le calendrier réglementaire au sein des propres flottes des collectivités, et utiliser les délégations de services publics pour demander ces anticipations en dimensionnant les marchés à la hauteur des enjeux financiers induits par les investissements associés engagés ou à venir.
- Lors des renouvellements des concessions d'espaces logistiques, prévoir la faculté d'adapter la tarification en fonction des flottes de véhicules qui livrent la ZFE en favorisant l'utilisation de véhicules qui devancent le calendrier d'obligation réglementaire de la loi climat et résilience si la ZFE est concernée par celui-ci (en cas de dépassement de seuils réglementaires de qualité de l'air).
- Lors de permis de construire de pôles générateurs de flux et de stationnement de véhicules lourds de transport de marchandises, étudier l'opportunité d'implanter des stations d'avitaillement.
- Mettre en place une politique tarifaire des autorisations d'occupation temporaire du domaine public qui favorise les acteurs en avance sur les obligations réglementaires ou engagés dans les programmes d'engagements volontaires pilotés par l'Ademe comme ObjectifCO₂, Fret21 et EVcom.

Favoriser l'accès aux zones de livraison

- Expérimenter l'utilisation du disque numérique et donner un avantage aux véhicules lourds moins polluants (arrêts gratuits de 45 minutes)
- Permettre un accès aux places de stationnement classique avec une tarification préférentielle (gratuité pendant 30 minutes) pour les véhicules VUL professionnels équipés d'une motorisation Crit'Air E ou 1.
- Mettre en place des zones de livraisons dédiées à la cyclologistique et aux véhicules lourds équipés d'une motorisation Crit'Air E ou 1.

ANNEXE 2

Recensement InTerLUD+ des mesures mises en place par différentes villes et métropoles françaises en faveur des véhicules à faibles émissions

Réglementation de circulation et de stationnement en faveur des véhicules à faibles émissions

Paris, Lyon, Reims et Montpellier n'ont prévu aucune mesure spécifique pour les véhicules à faibles émissions en termes de réglementation de la livraison, les autres agglomérations examinées ont retenu le principe, décliné différemment pour chaque cas, de créneaux de livraison réservés.

Nantes, Bayonne, La Rochelle et Strasbourg n'ont pas prévu de mesures de stationnement spécifiques pour les véhicules à faibles émissions. Les autres agglomérations ont mis en place des gratuités ou des tarifs préférentiels de stationnement mais avec une dispersion dans les véhicules visés (véhicules à faibles émissions, véhicules propres, véhicules électriques). Montpellier ne réserve quant à elle la gratuité que pour le stationnement sur les places réservées à la recharge pour une durée maximale de 2 heures.

Déploiement de réseaux d'avitaillement en carburants et énergies alternatifs

En décembre 2022, la Métropole du Grand Paris a adopté son Schéma Directeur Énergétique Métropolitain (SDEM), qui fixe les orientations de décarbonation du territoire. L'axe 4 – Mobilité bas carbone, à travers l'action 10, encadre le déploiement des infrastructures de recharge et d'avitaillement, appuyé par le schéma directeur IRVE/GNV (octobre 2023) et la Charte Logistique Urbaine Durable (LUD). Celle-ci renforce la démarche via son action 7, qui prévoit le déploiement de bornes électriques et de stations GNV, BioGNV et hydrogène, en cohérence avec les objectifs du SDEM.

Dans les Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Communauté de Communes Vallées des Baux-Alpilles et le Syndicat Mixte d'électricité du département se sont associés pour élaborer un schéma directeur IRVE, adopté à l'automne 2022.

La Métropole du Grand Nancy a élaboré un Schéma Directeur de développement des IRVE, validé en 2023. Ce document stratégique définit les priorités d'implantation des bornes de recharge sur le territoire, en tenant compte des besoins des usagers et des enjeux de mobilité durable.

Montpellier Méditerranée Métropole a élaboré un Schéma Directeur des Énergies (SDE), qui permet de planifier la production, la distribution et la consommation des énergies sur le territoire. Ce schéma vise à organiser la transition énergétique en cohérence avec les objectifs de décarbonation des transports, incluant le développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et des stations d'avitaillement pour GNV.

Le Département du Loiret a adopté le 13 juin 2024 son premier Schéma Directeur d'Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE), en partenariat avec plusieurs intercommunalités et syndicats d'énergie, couvrant l'ensemble du territoire départemental hors Orléans Métropole (qui dispose de son propre schéma). Objectifs : 3 400 points de charge d'ici 2035, soit 500 pour 100 000 habitants pour un investissement estimé à 39 M€.

Le Grand Reims et le SIEM (Syndicat Mixte Intercommunal d'énergie de la Marne) ont adopté en septembre 2023 un Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE), conformément à la loi d'orientation des mobilités. Élaboré après une large concertation avec les acteurs publics et privés, ce schéma établit un diagnostic du parc existant, anticipe les besoins futurs, identifie les zones prioritaires pour le déploiement des bornes et évalue les investissements nécessaires. Les projets inscrits au SDIRVE bénéficient d'un taux de réfaction de 75 % sur le coût de raccordement, valable jusqu'à fin 2025.

Bordeaux Métropole a adopté fin 2022 son Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE), qui planifie le développement des bornes sur la voirie en complément des solutions déjà accessibles dans les parkings et via les opérateurs privés. Sur les trois années de mise en œuvre, plus de 90 nouvelles stations devaient être installées, soit un doublement du nombre existant par rapport à 2022. Parallèlement, un programme de renouvellement a été engagé afin de remplacer les équipements les plus anciens, notamment ceux issus du réseau « Bluecub » ainsi que certaines stations rapides. 25 stations ont ainsi été entièrement rénovées (horizon 2025).



LES MEMBRES DU CTLUD ACTEURS ÉCONOMIQUES

Transport multimodal et logistique :

AFRA, AUTF, La Chaîne logistique du froid, E2F, Fédération de la cyclologistique, FNTR, France Logistique, GNTC, OTRE, SNTL, SOFUB, Union-TLF

Bâtiment et Travaux Publics :

FFB, FNTP

Activités des déchets et recyclage :

FEDEREC, FNADE, SNEFID

Commerce et distribution :

Alliance du commerce, CGAD, CGF, FCD, FDMC, FEVAD, PROCOS, SNDP

Restauration commerciale :

GHR

Services industriels :

GEIST

Interprofessionnel :

CPME, MEDEF, U2P

Remerciements à InTerLUD+ pour sa contribution à la réalisation de ce document ainsi qu'au panorama des pratiques incitatives retenues par les collectivités.

