

• Témoignage Q5

Mobiliser sur les ZFE-m, c'est instaurer le dialogue entre toutes les parties prenantes

La ZFE-m s'est imposée comme la mesure phare pour lutter contre les effets négatifs liés à l'utilisation des véhicules thermiques en ville. Christophe Schmitt, à la fois directeur des relations institutionnelles chez Heppner et président de la commission logistique urbaine de l'Union TLF, revient sur la volonté des acteurs économiques de participer à sa mise en place.



Il faut que les décisions prises dans le cadre de la mise en place d'une ZFE-m soient applicables à l'ensemble des professionnels, en créant les conditions pour permettre à tous de s'engager vers la transition énergétique. Cela suppose de sortir du mécanisme qui voudrait que les décisions ne soient adaptées qu'aux plus grandes entreprises. Il serait préférable d'adapter les décisions en pensant notamment aux plus petites entreprises, pour permettre une adhésion globale au projet. »

Christophe SCHMITT



Christophe Schmitt est directeur des relations institutionnelles de Heppner depuis 2016, également président de la commission logistique urbaine de l'Union TLF (Transport et Logistique de France).

Les entreprises adhérentes de l'organisation professionnelle **Union TLF** représentent un tiers (32,47 %) des salariés du secteur, et emploient 188 848 salariés. L'Union TLF est organisée en conseils de métier et commissions animés par des professionnels en activité.

Heppner est une entreprise créatrice de solutions de transport et de logistique regroupant 3 200 collaborateurs, avec des livraisons dans les principales villes européennes. Engagée dans une démarche RSE (responsabilité sociétale des entreprises), elle participe aux dispositifs Eco CO2 et EVcom avec l'objectif de se désengager progressivement des énergies fossiles.

Comment accompagner localement les entreprises sur la mise en œuvre des ZFE-m ?

Articuler local et national

Les ZFE-m répondent aux besoins de collectivités avec des spécificités propres à chaque territoire. Le contenu des décisions prises n'étant pas identique partout, il faut traiter cette question par une approche locale.

Chez l'Union TLF, nous considérons que les décisions en lien avec les **ZFE-m sont des problématiques locales** et qu'elles doivent le rester, parce qu'une bonne stratégie de décarbonation doit prendre en compte certaines spécificités des territoires. Cela ne nous empêche pas de pousser à une harmonisation de certaines décisions au niveau national, en matière de stationnement, d'énergies, ou de limitation de tonnage par exemple.

Être formé et outillé

Les délégués régionaux TLF ont ainsi été formés à travailler sur le sujet des ZFE-m avec des acteurs économiques locaux. Ils peuvent s'appuyer sur un ensemble d'outils comme le Manifeste de TLF et une trentaine de fiches techniques. Leur vocation est donc de donner les grandes directions pour tendre à une uniformisation de certaines décisions au niveau national.

Créer du consensus

Les entreprises comme Heppner défendent d'abord le business, l'efficacité, la compétitivité, les résultats. C'est tout à fait logique à leur échelle, et c'est là tout l'intérêt d'un appui des fédérations pour « arrondir les angles » et proposer une vision moins cartésienne. C'est le rôle des organisations professionnelles d'avancer dans ce sens. La fédération crée les conditions permettant de réunir les professionnels autour d'un **objectif commun** et de **défendre l'intérêt général**. Sans ce lien, chaque professionnel aurait intérêt à défendre ses propres intérêts, plutôt que l'intérêt collectif.

ZFE-m rime avec verdissement des véhicules : comment envisager cette mutation ?

Partir des usages

Le verdissement de la flotte est extrêmement lié aux usages. Quand on envisage de verdir sa flotte, il faut **réaliser une étude de fond**, se poser les bonnes questions : regarder la composition de sa flotte, étudier ses déplacements en tenant compte notamment de la longueur des trajets ; s'informer sur la maturité des technologies (GNV/BioGNV, hydrogène, électricité...) et leur coût. Après cette analyse, **le choix des énergies se fait face aux usages**. Quand le contexte local est favorable, on peut opter pour la cyclologistique pour livrer sur le dernier kilomètre, l'électrique pour les trajets de moins

de 100 km, le gaz pour de longs trajets... En conséquence, le maître mot, c'est l'adaptation. Il faut adapter sa stratégie aux usages, mais, et surtout, l'adapter à la maturité des technologies.

Privilégier les conditions favorables aux TPE, PME

Le verdissement de flottes est très coûteux pour une entreprise. Une grande entreprise comme Heppner peut miser sur un mix énergétique adapté aux contraintes et opportunités locales. Elle bénéficie aussi d'un profil comme le mien pour gérer les aspects institutionnels liés aux opérations ZFE-m et écotaxes, à l'évolution des réglementations qui ont un impact sur le secteur du transport et de la logistique, ou encore soutenir les directeurs régionaux dans l'animation de rencontres sur des sujets propres à chaque territoire.

Le contexte d'une PME est bien différent. Il faut pourtant que les décisions prises dans le cadre de la mise en place d'une ZFE-m soient applicables à l'ensemble des professionnels. Cela suppose de sortir du mécanisme qui voudrait que les décisions ne soient adaptées qu'aux plus grandes entreprises. Il serait préférable **d'adapter les décisions en pensant notamment aux plus petites entreprises** pour permettre une adhésion globale au projet.

Que faire pour mobiliser l'ensemble des acteurs sur ce sujet ?

Initier une démarche inclusive pour toutes les parties prenantes

Quand on parle de la mobilisation, il faut souligner qu'InTerLUD est un exemple de bonne pratique. Mobiliser, c'est instaurer le dialogue entre toutes les parties prenantes (acteurs économiques, institutionnels, élus...). Dans le cadre des ZFE-m, il s'agit de les fédérer autour d'un projet de territoire, avec comme fil conducteur la recherche de l'intérêt général et de l'efficacité. Pour le monde économique, il faut surtout éviter de se disperser, c'est contre-productif, car **lutter dans son coin pour obtenir une dérogation ne réglera pas le problème** de la qualité de l'air et du bruit.

Communiquer sur les contraintes fortes des filières

Réorganiser nos entreprises pour une exploitation plus durable et respectueuse de l'environnement nécessite un plan de déploiement et de transformation de la filière transport logistique qui doit prendre en compte des éléments exogènes à nos organisations, et aussi internes, pour travailler sur des **actions pragmatiques, réalistes et réalisables**. Cependant, je constate que les visions politiques de la décarbonation sont souvent déconnectées de la réalité. Il est nécessaire que le monde institutionnel comprenne mieux les professionnels, qu'il s'acculture à la complexité de nos activités, et prenne conscience des contraintes liées à notre filière par le biais d'échanges et de rencontres.

Associer les professionnels en amont

Les dossiers ZFE-m sont très sensibles, et les politiques cherchent, le plus souvent, à répondre aux attentes de leurs administrés, sans tenir compte des spécificités du transport et de la logistique. Cette activité est pourtant essentielle à l'attractivité et au dynamisme de leur centre urbain. La transition énergétique ne se fera pas dans la précipitation. Pour régler le problème de la qualité de l'air, sans dégrader le niveau de compétitivité des entreprises et du territoire, il faut que le rythme des changements soit adapté à celui des évolutions technologiques. D'où **l'importance d'associer, dès le départ, les professionnels** dans les discussions sur les ZFE-m, afin que les décisions soient en cohérence avec les réalités du territoire.

Capitaliser sur les bonnes pratiques identifiées sur les territoires

Dans le dialogue, il peut être intéressant de partir d'expériences déjà réalisées, pour construire des solutions adaptées à son territoire. Certaines expériences, comme la limitation des plages horaires de livraison ou la limitation des tonnages autorisés, peuvent générer indirectement une augmentation importante du flux de véhicules en ville. **Identifier et partager les bonnes et mauvaises pratiques** menées ailleurs alimenterait le débat, et servirait de base de travail. Partager ces informations avec toutes les parties prenantes (commerçants, citoyens, industriels expéditeurs, logisticiens, élus, etc.) dans le but de trouver des solutions pour répondre aux enjeux de son territoire semble être la bonne formule pour réussir le défi de la transformation des centres urbains en ZFE.

À lire également

Une autre question traitée pour compléter la réflexion

Question n°4 > Quels usages des énergies alternatives dans le transport de marchandises ?



Dico et ressources



Dico

- **InTerLUD** : innovation territoriale logistique urbaine durable. Ce programme CEE (certificat économies d'énergie) vise à favoriser la mise en œuvre de plans d'action sur les territoires en associant l'ensemble des professionnels concernés par le transport et la livraison de marchandises en ville.
- **Objectif CO₂** est l'un des dispositifs proposés par le programme **EVE** (engagements volontaires pour l'environnement), porté par l'Ademe et des organisations professionnelles pour accompagner l'ensemble des acteurs du transport routier et de la chaîne logistique dans la réduction de l'impact énergétique et environnemental de leurs activités. Objectif CO₂ concerne plus particulièrement les transporteurs et les grossistes qui souhaitent s'engager sur un plan d'action personnalisé.
- **Organisations professionnelles** : représentent et défendent les intérêts des entreprises adhérentes d'un même secteur d'activité. Celles qui sont reconnues comme représentatives par la direction générale du Travail sont habilitées à négocier les accords collectifs.
- **ZFE-m** : zones qui restreignent l'accès des véhicules les plus polluants en milieu urbain.

Ressources clés

À consulter en ligne : des ressources pour mieux comprendre la question ou passer à l'action.

Manifeste de l'Union TLF, 2021.

Crédits

- Témoignage réalisé en mars 2022
- Conception graphique : Trait singulier
- Photo : Stéphanie Desmond
- Correction : Relire et Corriger

InTerLUD, programme porté par :

