ACTEURS ÉCONOMIQUES

CTLUD
COMITÉ TECHNIQUE DE LA
LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

Préconisations pour l'avitaillement en énergies des professionnels en zone urbaine

Comité Technique de la Logistique Urbaine Durable - Acteurs Économiques

Juillet 2025

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

AFRA, Alliance du Commerce, AUFT, CGAD, CGF, CPME, E2F, FCD, FDMC, Fédération Cyclologistique, FEDEREC, FEVAD, FFB, FNADE, FNTP, FNTR, France Logistique, GEIST, GHR, GNTC, MEDEF, OTRE, PROCOS, SNDP, SNEFiD, SNTL, SOFUB, U2P, Union-TLF.

Le CTLUD-AE accompagne les acteurs privés et les acteurs publics pour accroître l'efficience des logistiques urbaines dans leurs dimensions économique, opérationnelle, environnementale et sociétale. Porteur de la parole des principaux secteurs d'activité intervenant 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.

La transition énergétique dans laquelle sont engagées les entreprises exploitant des véhicules de transport ne pourra s'opérer que si sont réunis : une offre de véhicules répondant à la grande diversité des besoins des entreprises à des coûts acceptables, une disponibilité des énergies et de leurs capacités d'avitaillement. Si cette combinaison de facteurs vaut pour tous les flux de transport, elle présente pour les activités de logistique urbaine des particularités que ces travaux s'efforcent de traduire.

Photo DR

La complémentarité des énergies – mix énergétique

Le CTLUD-AE souligne la nécessité d'une approche fondée sur la **complémentarité énergétique** dans le transport de marchandises en ville, plutôt qu'un basculement exclusif vers l'électrique.

Il serait prématuré de s'enfermer dans une solution unique, alors que l'écosystème de l'électromobilité n'est pas totalement mature. Plusieurs énergies alternatives comme le BioGNV, le B100, le XTL/HVO avec des motorisations de dernière génération (EURO 6/7) permettent déjà de réduire les émissions, tout en s'adaptant à la diversité des usages.

Photo DR

L'alternative électrique, qui sera probablement la solution majoritaire à moyen terme, ne présente pas une maturité suffisante pour répondre tous les besoins. Les limites d'autonomie et les temps de recharge complexifient l'exploitation des véhicules. L'offre de véhicules ne couvre pas tous les usages, en particulier ceux qui sont des gros consommateurs d'énergie, ceux qui nécessitent des autonomies plus importantes ou enfin lorsque l'infrastructure de recharge n'est pas présente (sur les chantiers ou les lieux d'habitation des conducteurs). Par ailleurs, l'électrique reste très coûteux à l'achat, les coûts totaux de possession ne sont pas compétitifs pour tous les usages et le déploiement des infrastructures de recharge privées ou publiques nécessite temps et investissements.

La complémentarité énergétique permet donc de répondre aux **contraintes économiques et opérationnelles des entreprises**, de limiter les dépenses publiques et d'assurer une transition plus réaliste et équitable.

Pour les accompagner dans leurs décisions d'investissement, les professionnels ont besoin de stabilité et de lisibilité des trajectoires des politiques publiques basées sur des données scientifiques.

Présentation des vecteurs énergétiques

Représentant 98% du parc de poids lourds et 94% du parc de véhicules utilitaires légers, le véhicule diesel reste majoritaire pour les usages des professionnels. Les motorisations ont évolué pour suivre des normes anti-pollution de plus en plus restrictives. Les véhicules Euro 6 qui circulent depuis 10 ans présentent des niveaux d'émissions de polluants atmosphériques bien moindres que les générations précédentes. L'amélioration continue des motorisations dans le parc en circulation a permis une amélioration de la qualité de l'air dans les grandes agglomérations françaises.

Dans cette période de transition, plusieurs solutions énergétiques alternatives au diesel

I. BioGNV / GNV (Gaz Naturel Véhicule)

Points forts
Maturité technologique, Crit'Air 1, réduction importante des GES.

Points faibles actuels
Surcoût des véhicules, limite des quantités de biomasse disponibles et concurrence des usages, offre véhicules limitée, maillage inégal des stations.

II. Biocarburant B100

Points forts
Maturité technologique, Crit'Air 1, adaptation facile des moteurs diesels.

Points faibles actuels
Usage réservé aux flottes captives, volumes restreints aux limites légales d'incorporation des biocarburants 1G.

III. Biocarburant XTL/HVO100

Points forts
Maturité technologique, utilisable sans modification moteur, distribution possible en station-service.

Points faibles actuels
Crit'Air 2, coût de revient supérieur, production limitée et en concurrence avec les carburants d'aviation durables, dépendance à l'importation d'huiles usagées.

IV. Electrique

Points forts
Crit'Air 0, réduction des nuisances, augmentation du niveau de maturité. Réponse aux usages régionaux et urbains

Points faibles actuels
Coût d'achat très élevé, coût à l'usage encore supérieur au thermique, autonomie limitée, maillage des infrastructures encore insuffisant, fortes contraintes opérationnelles.

V. Hydrogène

Points forts
Crit'Air 0, meilleure autonomie des véhicules que l'électrique à batterie.

Points faibles actuels
Technologie peu mature, prix excessivement élevés, faible disponibilité de l'hydrogène bas carbone, faible rendement énergétique, concurrence avec des usages industriels.

Préconisations pour l'avitaillement en énergies des professionnels en zone urbaine

Propositions et recommandations

Soutenir le mix énergétique comme levier de la transition

- **Préserver le mix énergétique pour les professionnels** : autoriser la circulation dans les ZFE des véhicules Crit'Air 2 en l'absence de déploiement massif de solutions alternatives. La contribution du CTLUD aux travaux de concertation sur les ZFE en avril 2023 a montré que l'offre de véhicules Crit'Air 0 ou 1 pour les activités des professionnels n'a pas atteint une maturité et un déploiement suffisant pour envisager d'interdire les véhicules Crit'Air 2 en ville.
- **Maintenir et étendre la TIRUERT ou l'IRICC** à toutes les solutions énergétiques pour le transport (biogaz, B100, XTL/HVO, électrique), permettant ainsi de réduire les écarts de prix avec les énergies fossiles et de garantir la meilleur compétitivité au transport décarboné.
- **Permettre l'accès au foncier** pour installer des stations d'avitaillement pour les professionnels, à travers des schémas d'aménagement du foncier volontaristes (PLU, SCoT, SRADDET).
- **Rendre éligible au dispositif de suramortissement fiscal** les investissements réalisés par les entreprises pour l'installation sur leurs sites de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Faciliter la recharge électrique pour les professionnels

- **Homogénéiser avec les assureurs les règles de sécurité** pour l'installation des IRVE.
- **Sécuriser le prix de la recharge électrique publique,** notamment pour les VUL, les artisans… Prix au kWh (et pas au temps passé) / paiement CB / transparence des prix…
- **Permettre la réservation des IRVE pour les professionnels.**
- **Encourager la recharge mutualisée professionnelle** en proche périphérie et la recharge en temps masqué selon les activités.
- **Encourager la recharge de puissance suffisante** pour limiter l'immobilisation des véhicules.

Inciter les collectivités à élaborer un schéma d'avitaillement à l'échelle des territoires

- **Démarche à développer avec le soutien technique du programme InTerLUD+ :**
  - Recenser et partager les fiches actions des chartes de logistique urbaine durable qui traitent des énergies.
  - Compléter le guide méthodologique des chargés de mission dans les collectivités.
  - Organiser une communication large auprès des collectivités : publications, webinaire.
- **Partager le cahier des charges proposé par l'ADEME** pour l'élaboration un Schéma Directeur pour les Infrastructures de Carburants Alternatifs.

Télécharger le document de synthèse :
Préconisations pour l'avitaillement en énergies des professionnels en zone urbaine

SCANNEZ MOI !
Rapport CTLUD

LinkedIn CTLUD

ACTEURS ÉCONOMIQUES
CTLUD
COMITÉ TECHNIQUE DE LA LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

CTLUD • Juillet 2025 • imprimé par nos soins • Photos DR