

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 4085

présenté par

M. Potier, M. Leseul, M. Garot, Mme Jourdan, Mme Battistel, M. Jean-Louis Bricout, M. Juanico, M. Letchimy, Mme Manin, M. Naillet, M. Aviragnet, Mme Biémouret, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Hutin, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, Mme Pires Beaune, Mme Rabault, Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud, Mme Victory et les membres du groupe Socialistes et apparentés

ARTICLE 27

Après l'alinéa 13, insérer les quatre alinéas suivants :

« VII. – Dans les zones à faibles émissions mobilité rendues obligatoires en application du deuxième alinéa du I, à titre expérimental et pour une durée de quatre ans à compter de la publication de la loi n° du portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, l'État peut autoriser les autorités compétentes à désigner, dans le respect des principes de la commande publique, un opérateur unique de livraison pour les livraisons par véhicule automobile ou cyclomoteur au sein de la zone considérée.

« Ne peuvent être désignés opérateur unique que les opérateurs dont une fraction minimale définie par décret et qui ne peut être inférieure à 20 % du parc de véhicules ou de cyclomoteurs, répond aux critères définis au 1° de l'article L. 224-7.

« L'expérimentation fait l'objet d'une évaluation dont les résultats sont présentés au Parlement.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés vise à réduire l'empreinte environnementale du transport de marchandises en prévoyant, à titre expérimental, d'autoriser les autorités

compétentes à désigner un opérateur unique pour le « dernier kilomètre de livraison » sur les zones à faible émission lorsque celle-ci est réalisée par véhicule ou cyclomoteur.

En effet, la logistique du dernier kilomètre est celle qui a l'empreinte carbone la plus forte car un trajet peut être réalisé par un véhicule pour un seul produit là où ce même produit est, à son point de départ, parfois transporté avec des centaines voire des milliers d'autres.

Avec le développement de la livraison à domicile pour les achats en ligne de vêtements, de meubles ou de denrées alimentaires, les opérateurs se sont multipliés de même que les nuisances liées d'une part à leur empreinte écologique et d'autre part, à la congestion liée au nombre de véhicules et aux problématiques de circulation et de stationnement.

Un opérateur unique pourra, sur ce dernier kilomètre, optimiser les trajets sur un territoire du fait d'un volume plus grand de livraisons sur une même aire géographique. Le nombre de véhicules et de rotations pourra donc être réduit et les nuisances également. De plus, l'expérimentation propose de fixer un objectif minimal de véhicules propres ou à faible émission à ces opérateurs pour qu'ils puissent être éligibles, afin d'amplifier l'objectif de décarbonation.

L'expérimentation ferait l'objet d'une évaluation qui, si elle est concluante sur le plan écologique et économique, permettrait une généralisation du dispositif.