

N° 83
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2024-2025

Enregistré à la Présidence du Sénat le 25 octobre 2024

PROPOSITION DE LOI

visant à réduire l'impact environnemental du transport de marchandises,

PRÉSENTÉE

Par Mme Nicole BONNEFOY, M. Hervé GILLÉ, Mme Audrey BÉLIM, MM. Gilbert-Luc DEVINAZ, Sébastien FAGNEN, Olivier JACQUIN, Alexandre OUIZILLE, Simon UZENAT et Michaël WEBER,

Sénatrices et Sénateurs

(Envoyée à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La crise sanitaire a mis en lumière, s'il en était besoin, le **caractère essentiel des chaînes logistiques et de transports pour la vie de notre Nation**. Mis à rude épreuve pendant les confinements successifs, ce secteur stratégique devrait néanmoins croître tendanciellement d'ici 2050.

Pour autant, et alors que **près de 90 % du fret français est assuré par le mode routier**, il est aujourd'hui nécessaire de réduire l'impact environnemental du transport de marchandises pour tenir nos objectifs de décarbonation. C'est le sens des 40 propositions du [rapport](#) d'information « Transport de marchandises : se donner les moyens d'une transition nécessaire »¹, adopté par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable le 19 mai 2021. La présente proposition de loi vise à traduire certaines de ces recommandations, avec un double objectif.

D'une part, elle propose **de réduire les nuisances liées au transport routier de marchandises**, partant du constat formulé par la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux, selon lequel certains poids lourds contournent des sections d'autoroutes à péage pour emprunter des voies du réseau secondaire. Ces trafics génèrent d'importantes externalités négatives (pollution atmosphérique, augmentation du nombre d'accidents et insécurité, congestion routière, dégradation des voies de circulation, nuisances sonores, etc.). Un exemple révélateur de cette situation est celui de la route nationale 10 (RN10), qui pâtit d'un trafic incessant de camions. Les mesures de restriction de circulation pour les poids lourds sont en pratique particulièrement difficiles à mettre en œuvre pour les élus locaux. Il est donc nécessaire d'identifier, à l'échelle nationale, les principaux « itinéraires de fuite » et de définir, pour chacun de ces contournements, un plan d'actions visant à réduire les nuisances subies par les riverains, sous l'égide du représentant de l'État. La création de zones spécifiques par la mise en place de restrictions de circulation sur certaines portions de voies pourrait également être envisagée sur certaines sections, compte tenu des

¹ Rapport d'information n° 604 (2020-2021), de Mme Nicole BONNEFOY et M. Rémy POINTEREAU, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, déposé le 19 mai 2021.

nuisances générées par le trafic de camions et alors même qu'une autoroute plus propice à accueillir le trafic de poids lourds se situe à proximité.

D'autre part, la présente proposition de loi propose d'agir sur un autre volet emblématique afin de **responsabiliser les consommateurs quant à l'impact environnemental de leurs livraisons**. On estime que le fret urbain est responsable du tiers de la pollution de l'air constatée en ville, une tendance qui s'est accentuée sous l'effet de la croissance du *e-commerce*, stimulée par la crise sanitaire. Cette dynamique pourrait amener le marché de la logistique urbaine à croître de 8 % par an en Europe d'ici 2030, soulevant notamment la question de l'empreinte écologique des véhicules utilitaires légers (VUL). En outre, les résultats de la consultation en ligne réalisée par la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux révèlent que 93 % des répondants s'estiment insuffisamment informés sur l'impact environnemental de leurs livraisons lorsqu'ils effectuent un achat sur internet.

En définitive, cette proposition de loi vise à **accélérer la transition écologique du transport de marchandises sur deux volets prioritaires** : la réduction des nuisances relatives aux reports de poids lourds sur les principaux itinéraires de fuite et le renforcement de l'information et de la capacité d'action du consommateur sur la réduction de l'empreinte environnementale du *e-commerce*.

Le **chapitre I^{er}** de la présente proposition de loi comporte deux articles visant, pour le premier, à définir une démarche en deux temps pour **identifier les « itinéraires de fuite »** empruntés par un grand nombre de poids lourds en transit et réduire les nuisances générées par ce trafic et, pour le second, à mettre en place **une expérimentation d'interdiction de circulation des poids lourds en transit dans certaines zones dès lors qu'ils pourraient emprunter une autoroute à proximité**.

L'**article 1^{er}** prévoit ainsi, dans un premier temps, un **recensement des principaux itinéraires de fuite**, mis à jour tous les trois ans. Dans un second temps, une **concertation** des acteurs concernés par les itinéraires ainsi identifiés pourrait être engagée sous l'égide du préfet, afin de trouver des leviers d'actions sur le terrain d'ici le 1^{er} janvier 2025.

L'**article 2** prévoit d'**expérimenter**, pendant une durée de **trois ans** et dans le cas où la concertation n'aboutirait pas ou en cas de non-respect du plan d'actions, **l'interdiction de circulation de poids lourds en transit sur des portions des itinéraires ainsi identifiés**. Cette expérimentation s'inspire du dispositif d'interdiction de circulation prévue sur certains axes

routiers traversant l'Eurométropole de Strasbourg afin d'obliger les camions en transit à emprunter le nouveau contournement ouest de la ville (autoroute A355). La restriction à la liberté de circulation des marchandises prévue par la présente proposition de loi est justifiée par un **motif d'intérêt général** de sécurité publique, de tranquillité publique, mais aussi de respect du droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. Alors que les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), fondées sur le dépassement régulier de seuils de pollution de l'air, conviennent aux zones urbaines et aux grandes agglomérations, la situation observée sur les itinéraires de fuite, qui pourra être objectivée par des études de trafic et des analyses des impacts du trafic de poids lourds, justifie d'expérimenter des solutions locales d'effet équivalent.

Le **chapitre II** de la proposition de loi compte deux articles visant à **sensibiliser les consommateurs du *e-commerce* à l'impact environnemental de leurs livraisons.**

L'**article 3** a pour objet d'**informer le consommateur de l'impact environnemental de ses livraisons** afin, à terme, d'inciter à des comportements plus vertueux en la matière.

L'**article 4** vise à **interdire la mention de « livraison gratuite »**, ainsi que toute publicité mettant en avant la gratuité de la livraison d'un produit, afin de **ne pas laisser entendre que les livraisons n'ont aucun coût.**

Proposition de loi visant à réduire l'impact environnemental du transport de marchandises

CHAPITRE I^{ER}

LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Article 1^{er}

- ① I. – Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre IV du code de la route est complété par des articles L. 411-9 et L. 411-10 ainsi rédigés :
- ② « *Art. L. 411-9.* – Les itinéraires routiers affectés régulièrement et de manière significative par un trafic de véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes de poids total en transit, contournant une voie autoroutière proche et suscitant des nuisances environnementales et des atteintes à la sécurité et à la tranquillité publiques sont identifiés dans un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de l'intérieur et révisé au moins tous les trois ans.
- ③ « Cet arrêté conjoint est établi sur la base d'une étude d'impact du trafic de véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes sur ces itinéraires et des conséquences que ce trafic induit en termes de pollutions atmosphérique et sonore, d'émissions de gaz à effet de serre, de dommages causés à la biodiversité ou aux sols et des atteintes à la sécurité et à la tranquillité publiques.
- ④ « Cet arrêté conjoint dresse la liste des communes, établissements publics de coopération intercommunale et départements traversés par chacun de ces itinéraires.
- ⑤ « L'étude d'impact mentionnée au deuxième alinéa est transmise aux collectivités et à leurs groupements concernés mentionnés au troisième alinéa.
- ⑥ « *Art. L. 411-10.* – Pour chaque itinéraire identifié par arrêté, dans les conditions prévues à l'article L. 411-9, le représentant de l'État dans le département concerné ou, le cas échéant, les représentants de l'État dans les départements concernés réunissent les représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements mentionnés au troisième alinéa du même article L. 411-9, les représentants des riverains et les représentants des transporteurs routiers concernés, afin d'élaborer un plan d'actions visant à la maîtrise et la réduction des nuisances, dommages et atteintes occasionnés par le trafic de véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes en transit, contournant une voie autoroutière proche.

- ⑦ « Le projet de plan est transmis aux collectivités territoriales et à leurs groupements concernés, qui disposent d'un délai d'un mois pour émettre un avis et rendre leurs observations. »
- ⑧ II. – L'article L. 411-9 du code de la route entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025.
- ⑨ III. – L'article L. 411-10 du code de la route entre en vigueur dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'arrêté mentionné à l'article L. 411-9 du même code.

Article 2

- ① I. – Au regard des objectifs des politiques publiques en faveur du climat, de la santé et de la sécurité et de la tranquillité publiques, en l'absence d'élaboration et de mise en œuvre de plans d'actions dans les conditions prévues à l'article L. 411-10 du code de la route au 1^{er} janvier 2026 pour les itinéraires identifiés par l'arrêté prévu à l'article L. 411-9 du même code ou s'il est constaté que les mesures de ces plans d'actions ne sont pas respectées au 1^{er} janvier 2026, des zones de maîtrise et de réduction des nuisances peuvent être créées à titre expérimental pour une durée de trois ans pour chacun des itinéraires concernés.
- ② II. – Les zones de maîtrise et de réduction des nuisances sont instaurées par un arrêté motivé de l'autorité exerçant la police de circulation.
- ③ Elles sont instaurées sur demande préalable des conseils départementaux intéressés et, pour chaque itinéraire concerné, d'au moins un quart des communes et de leurs groupements mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 411-9 du code de la route.
- ④ La demande formulée par les collectivités territoriales précitées s'appuie notamment sur une étude d'impact détaillée et chiffrée du trafic de poids lourds sur les voies concernées et des conséquences et nuisances liées à ce trafic.
- ⑤ L'arrêté mentionné au premier alinéa du présent II fixe les modalités et conditions de mise en œuvre d'une interdiction de la circulation des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisés en charge transitant sur une ou plusieurs portions des routes concernées.
- ⑥ Le projet d'arrêté justifie la nécessité des mesures de restriction et expose les bénéfices attendus de leur mise en œuvre en matière environnementale, sanitaire, et afin d'assurer la sécurité et la tranquillité publiques.

- ⑦ Il est communiqué aux collectivités territoriales concernées, qui disposent d'un délai de deux mois pour formuler leurs observations sur le périmètre de la zone retenue et sur les modalités et conditions de mise en œuvre de l'interdiction visée.
- ⑧ III. – En cas de refus de mettre en place une zone de maîtrise et de réduction des nuisances dans les conditions prévues au II, l'autorité compétente justifie sa décision par écrit et la porte à la connaissance des collectivités territoriales et de leurs groupements concernés.
- ⑨ IV. – La mise en place d'une zone de maîtrise et de réduction des nuisances est accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois. Cette campagne porte à la connaissance du public le périmètre retenu ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre.
- ⑩ V. – Le présent article ne s'applique pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public, aux transports exceptionnels ni aux véhicules nécessaires à la desserte économique du territoire.
- ⑪ VI. – L'expérimentation fait l'objet d'une évaluation de sa mise en œuvre au regard des bénéfices attendus sur le plan environnemental, sanitaire et de la sécurité et de la tranquillité publiques. Elle rend également compte du nombre d'itinéraires concernés, du nombre de plans élaborés en application de l'article L. 411-10 du code de la route ainsi que des reports de trafic observés sur d'autres axes routiers et autoroutiers.
- ⑫ Cette évaluation est formalisée dans un rapport transmis aux commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat.

CHAPITRE II

RESPONSABILISER LES CONSOMMATEURS À L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TRANSPORT URBAIN DE MARCHANDISES

Article 3

- ① I. – Le chapitre II du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la consommation est complété par un article L. 112-10 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 112-10.* – Les entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à un seuil défini par décret informent leurs clients de l'impact environnemental du service de livraison des produits qu'elles leur ont vendus.

③ « Les modalités d’application du présent article sont déterminées par décret, après avis de l’Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie. »

④ II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

Article 4

① I. – La section 9 du chapitre IX du titre II du livre II du code de l’environnement est complétée par un article L. 229-70 ainsi rédigé :

② « *Art. L. 229-70.* – Il est interdit de mentionner que la livraison d’un produit est “gratuite” dans une publicité ou dans le cadre d’une pratique commerciale. »

③ II. – Le I du présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025.