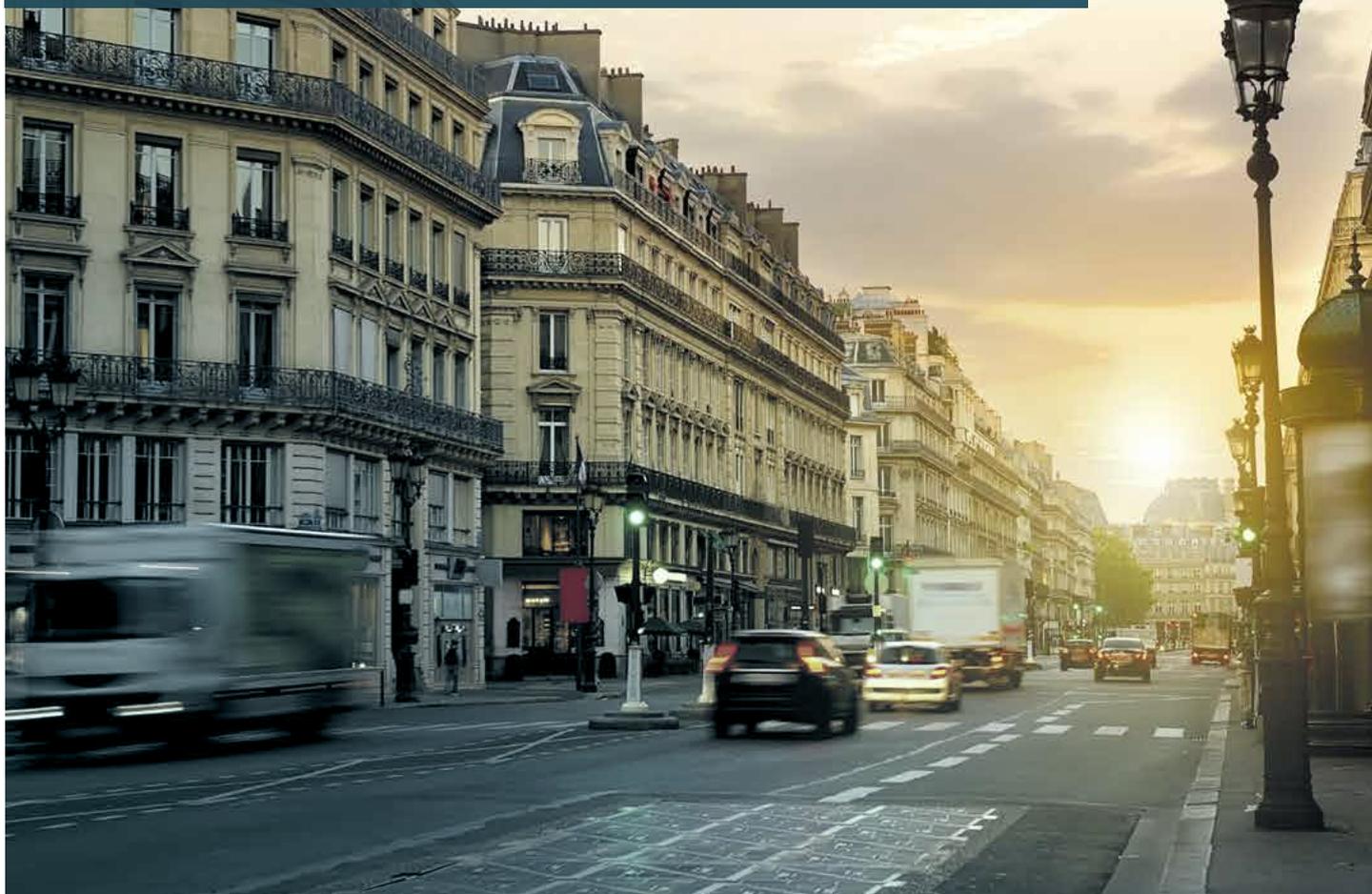


LIVRE
BLANC

Pour une Logistique urbaine optimisée en Ile-de-France à l'horizon 2030

► Vue par les professionnels du transport et de la logistique



gatmarif



SOMMAIRE

p. 4

**Le mot
du Président**

p. 5

**Présentation
succincte
du Gatmarif**

p. 7

Introduction

1/ Coordination, harmonisation et régulation de l'environnement urbain

p. 9

- ▶ Renforcer le rôle des Autorités organisatrices de la mobilité locale et régionale (AOM) 9
- ▶ Harmoniser les réglementations existantes 10
- ▶ Impliquer et écouter les professionnels du transport et de la logistique 10
- ▶ Mieux informer les professionnels en amont des événements impactant la circulation 12
- ▶ Assurer des calendriers d'application réglementaire réalistes 13
- ▶ Réguler la concurrence dans le transport et la livraison urbaine 13
- ▶ Renforcer les contrôles et sanctions face aux irrégularités et à la concurrence déloyale 14
- ▶ Bannir les décisions qui conduisent à des distorsions de concurrence 15
- ▶ Tenir compte dans les projets urbains des flux de marchandises en ville 16
- ▶ Envisager le partage intelligent des données 16
- ▶ Accompagner la transition numérique du secteur 18
- ▶ Responsabiliser les consommateurs finaux de la Supply Chain 18

2/ Une mobilité repensée, dans de meilleures conditions pour tous

p. 20

- ▶ Promouvoir l'utilité sociale du transport 20
- ▶ Privilégier l'efficacité dans le choix des modes de transport 20
- ▶ Avoir une réflexion sur la mixité possible du transport de passagers et fret 21
- ▶ Résoudre le problème de stationnement des professionnels de la livraison 22
- ▶ Instaurer sur le territoire de Paris intra-muros un système de réservation performant d'emplacements de stationnement pour les déménageurs 23
- ▶ Tenir compte de la diversité des logistiques urbaines, liées aux spécificités produit 23
- ▶ Réserver des espaces logistiques urbains, adaptés à un usage professionnel 24
- ▶ Sécuriser les activités de transport des chantiers urbains 25
- ▶ Favoriser les livraisons de nuit lorsque possible 26
- ▶ Réduire la souffrance au travail dans l'exercice de la livraison urbaine 26
- ▶ Renforcer les dispositifs de formation des métiers du transport et la livraison 27

3/ Accompagner la transition énergétique

p. 28

- ▶ Avoir une vision de long terme pour le développement durable en zone urbaine 28
- ▶ Prendre des décisions politiques compatibles avec la maturité des technologies 29
- ▶ Coordonner la mise en place et les critères des Zones à Faibles Emissions 30
- ▶ Envisager une autorisation de circulation en ZFE pour une flotte labellisée 30
- ▶ Récompenser les comportements vertueux par une bonification 31
- ▶ Développer la connaissance des énergies alternatives 32
- ▶ Positionner plus rapidement les nouveaux carburants aux normes Crit'Air 32
- ▶ Renforcer les dispositifs de conversion du parc aux normes environnementales 32
- ▶ Elargir les aides à tous les acteurs, quelle que soit leur taille 34
- ▶ Lancer une étude relative à la création de stations mixtes d'avitaillement 34
- ▶ Investir rapidement sur les infrastructures d'avitaillement énergétique 35
- ▶ Promouvoir et investir dans la Recherche et Développement 35

p. 36

Synthèse des propositions

Personnes à contacter



Le mot du Président

« La logistique est le système sanguin de l'économie qui irrigue l'ensemble des organes tel que l'industrie, les commerces, le système de santé, l'agriculture et les particuliers. Ceci est d'autant plus vrai en logistique urbaine dans les régions à forte concentration humaine telles que la région Ile-de-France. Cela n'est pas sans raison que les grands axes de circulation dans nos villes s'appellent des artères. Comme tout bon système sanguin il doit fonctionner sans pour cela être visible : la vue du sang est insupportable.

C'est à ce titre que le Gatmarif doit éviter la thrombose et donc réfléchir et travailler dans le sens de l'intérêt général des Franciliens afin que ceux-ci puissent vivre, se loger, se nourrir, se soigner, s'habiller et se distraire en toute quiétude en harmonie avec les efforts communs des transporteurs et des logisticiens et les Pouvoirs Publics.

En réalité deux questions se posent à nous : la ville et la région doivent-elles s'adapter à la logistique, ou la logistique doit-elle s'adapter à la ville et la région ? La réponse est sûrement entre les deux ou les deux à la fois. C'est pourquoi le Gatmarif vous propose ses pistes de réflexions. »

QUELQUES CHIFFRES EN 2021 :

- ▶ **220 millions de tonnes** transportées tous les ans en Ile-de-France
- ▶ **62 000 commerces** à livrer
- ▶ **200 kilomètres** de lignes de métro et **85 gares** à construire dans le cadre du Grand Paris
- ▶ Les **événements à retentissement mondial** (J.O de 2024, coupe du monde...)
- ▶ **Le e-commerce en forte progression** (+ 8,5 % en 2020)

*La logistique et le transport sont le sang
de notre économie.
Invisibles mais essentiels à son fonctionnement.
Sans flux, notre société s'arrête.*

Jean-Pierre GAUMET

Présentation succincte du Gatmarif

Créé en 1970 par le Comité de Liaison des Transports et de la Manutention, le Groupement des Activités de Transport et de Manutention de la Région Ile-de-France a pour missions :

- ▶ La défense des intérêts généraux régionaux communs à l'ensemble ou à plusieurs de ses membres,
- ▶ La participation aux organisations régionales du MEDEF Ile-de-France,
- ▶ La représentation auprès des Pouvoirs Publics et de toutes instances interprofessionnelles, professionnelles, administratives, économiques, juridiques ou sociales de l'Île-de-France et, éventuellement, prendre part à leurs travaux.



SES MEMBRES :

- ▶ **A.F.T** : Association pour le développement de la Formation professionnelle dans les transports et la logistique
- ▶ **AUTF** : Association des Utilisateurs de Transport de Fret
- ▶ **E2F** : Entreprises Fluviales de France
- ▶ **CGI** : Confédération du Commerce de Gros et International
- ▶ **CSD** : Chambre Syndicale du Déménagement
- ▶ **FNTR** : Fédération Nationale des Transports Routiers
- ▶ **OPTILE** : Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France
- ▶ **SEI** : Syndicat des Entrepôts de Boissons d'Île-de-France
- ▶ **SNTL** : Syndicat National des Transports Légers
- ▶ **Union TLF** : Union des entreprises Transport et Logistique de France

PARTENAIRES ASSOCIÉS :

- ▶ **Alliance du Commerce** : Organisation Professionnelle Française du Commerce
- ▶ **FACAP** : Fédération des Associations de Commerçants et Artisans Parisiens

SON MANDAT ET RÉALISATIONS :

Le mandat donné par les organisations professionnelles membres au Gatmarif a pour objectif de représenter les principaux opérateurs du transport et de la logistique en Ile-de-France, les chargeurs, les grossistes, le transport de personnes et de faire l'interface avec les autorités de tutelle que sont la Mairie de Paris, la Métropole du Grand Paris, le Conseil Régional d'Ile-de-France et la Préfecture de région dans le but de servir les principaux utilisateurs que sont les entreprises, les particuliers, les industriels, les commerçants et les hôpitaux.

Le Gatmarif a été acteur de plusieurs dossiers majeurs en Ile-de-France à savoir :

- ▶ Signataire de la charte en faveur d'une logistique urbaine durable du 18 septembre 2013,
- ▶ Associé aux travaux relatifs à la livraison urbaine avec la Mairie de Paris au titre des états généraux du stationnement et de l'expérimentation portant sur des aires de livraisons connectées dans le 4^e arrondissement,
- ▶ Intégré aux travaux préparatoires des Jeux Olympiques sur Paris à travers l'initiative collective "Une logistique en Or".

NOTE MÉTHODOLOGIQUE :

Pour concevoir ce Livre Blanc, nous avons recensé de nombreuses propositions d'autres rapports et livres blancs d'acteurs significatifs et professionnels de la logistique ou du transport. Nous avons vérifié leur pertinence pour Paris et l'Ile-de-France grâce à une enquête quantitative auprès des acteurs du transport de la région (transporteurs, chargeurs avec transport en propre ou sous-traité). Puis nous avons collecté des propositions de ces acteurs à travers des entretiens qualitatifs afin d'étayer ces propositions d'exemples concrets par les membres du Gatmarif et ses partenaires. Au total, les parties prenantes de cette large consultation représentent plus de 40 000 véhicules qui circulent en région parisienne.

Introduction



La logistique urbaine concerne l'ensemble des acteurs de la ville, même ceux opérant sur un périmètre plus large, parmi lesquels les transporteurs. Contrairement aux transports publics pour lesquels des instances de concertation existent et sont reconnues, la gestion des marchandises en ville ne fait pas encore l'objet d'échanges systématiques entre parties prenantes. Pour reprendre les propos de France Nature Environnement et de l'ADEME dans leur guide d'aide aux élus, associations, professionnels, pour organiser le transport de marchandises en ville : face à la diversité d'acteurs aux intérêts différents, la concertation s'impose.

La logistique dite du dernier kilomètre reste la plus complexe dans l'organisation de toute Supply Chain. Tous les spécialistes logistiques et acteurs de la Supply Chain s'accordent à le dire. C'est une des raisons pour laquelle le Gatmarif a souhaité étudier et mettre en avant ces enjeux de la logistique urbaine, pour lesquels la coordination et la mobilisation de tous est nécessaire dans la mise en place d'un système performant de logistique urbaine. L'amélioration à la fois la qualité de vie en milieu urbain et des conditions d'exercice de l'ensemble de l'écosystème requiert en effet l'investissement conjoint de tous les acteurs.

Les membres du Gatmarif ont ainsi voulu développer ce Livre Blanc pour initier avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France un travail de co-construction de la logistique urbaine d'avenir et être force de propositions concrètes.

Parmi les grandes tendances de notre société et les facteurs de changement majeurs identifiés en région Ile-de-France, citons à l'horizon 2030 :

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

On y retrouve la prise de conscience globale et collective de notre société pour exploiter avec plus de rationalité les ressources et maîtriser notre impact écologique global, notamment sur le dérèglement climatique.

LA MÉTROPOLISATION

La croissance démographique est exponentielle depuis quelques décennies et répondre aux besoins essentiels des populations devient de plus en plus complexe. Ce phénomène s'accompagne d'une urbanisation croissante pour accéder à des opportunités d'emploi, de services ou de niveau de vie.

L'ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS DE CONSOMMATION

Avec l'essor des nouvelles technologies et la digitalisation de la société par les objets connectés, les réseaux sociaux et un accès de plus en plus transparent et exhaustif aux informations "produit", les consommateurs ont changé leurs habitudes. Ils sont plus exigeants, demandent des services de plus en plus personnalisés et toujours plus rapides.

LES PÉRIODES DE RUPTURE À RÉPÉTITION

Entre crises climatiques et sanitaires, les périodes durant lesquelles l'environnement modifie les opérations des acteurs de la Supply Chain sont de plus en plus fréquentes. Se rajoutent à celles-ci des actions de nature humaine telles que les événements sportifs ou les manifestations (grèves, gilets jaunes, etc.). Cela implique que les Supply Chains, tous produits confondus, restent opérationnelles et résilientes, et autant que possible n'affectent pas le prix de vente ni la qualité de service.

Nous sommes aujourd'hui tous conscients des changements nécessaires et urgents de nos modèles actuels. Tous les acteurs du transport et de la logistique sont sensibilisés et volontaires pour contribuer à l'effort global. Cela se constate dans un grand nombre d'initiatives du secteur. Il faut également tenir compte du fait que le secteur transport est celui qui génère le moins de marges sur son activité, tout en représentant un maillon essentiel du fonctionnement des chaînes d'approvisionnement et ainsi de l'économie globale.

Ce critère à lui seul démontre de la volonté de dialogue des acteurs du secteur, pour construire ensemble les solutions de demain. Il s'agit d'identifier parmi toutes les initiatives existantes, celles qui seront adaptées à tous les acteurs ou au contraire à mettre en regard d'activités spécifiques de livraison, en lien avec la nature des produits transportés.

Il nous faut poser ensemble les meilleures actions possibles, bénéfiques à notre société et tous ceux qui la constituent.

1/ Coordination, harmonisation et régulation de l'environnement urbain

RENFORCER LE RÔLE DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ LOCALE ET RÉGIONALE (AOM)

Le Gatmarif demande de confier aux Autorités Organisatrices de la Mobilité régionales, véritables hubs de l'action publique, toutes les **missions et compétences** afférentes à leur rôle depuis la promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités. Notamment celle de l'organisation et la coordination du transport et de la livraison de marchandises en ville, et ce pour avoir une meilleure **compréhension des opérations** de logistique urbaine et garantir l'harmonisation entre les différents territoires d'un même bassin économique, tout en accompagnant une transition écologique cohérente.

En tant que responsables de la réglementation sur l'usage de la voirie, les municipalités jouent un rôle prépondérant dans la mise en place et le bon fonctionnement de tout dispositif de logistique urbaine. Nous pensons qu'il est important de ne pas chercher à réduire le nombre d'acteurs mais d'appréhender toute la complexité et les **spécificités des flux** de la logistique urbaine, de différencier la position politique et l'orientation globale vers laquelle notre société se dirige, comme le verdissement des transports ou la gestion systématique des déchets, de la **réalité opérationnelle**. A cet égard, une vision stratégique cohérente doit se construire à l'échelle des collectivités territoriales qui prennent en compte des délais de mise en œuvre réalistes ou encore le coût de la conversion du parc de véhicules.

Dans le but de soutenir la mise en œuvre d'expérimentations en logistique urbaine, les AOM pourraient appuyer l'innovation des acteurs du transport en milieu urbain. De nombreuses études techniques ont été réalisées mais les expériences peinent à se multiplier. Elles nécessitent une concertation et des modèles économiques solides, donc une volonté politique de la part des collectivités.

« Renforcer le rôle des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) est une bonne chose pour acculturer nos politiques sur la gestion du fret. C'est un aspect qui est toujours resté du côté privé, comme s'il n'existait pas dans la cité. Cela a poussé les entrepôts logistiques à l'extérieur des villes, alors qu'il faut prendre conscience de tous ces flux ; la cité doit s'organiser autour des besoins de la logistique, pour en obtenir le meilleur service possible. »

Tariel Chamerois, DB Schenker

Lorsque cela s'avère pertinent, les collectivités sont attendues pour prendre **le rôle de chef d'orchestre** du développement de la logistique urbaine sur leur territoire, afin de jouer le rôle de catalyseur de ces démarches.

Les révisions des Plans de Déplacements Urbains sont alors une occasion idéale de mettre tous les acteurs autour de la table et construire des solutions répondant aux attentes économiques comme à celles des usagers de la voirie.

« Aujourd'hui, il n'y a pas de vision à l'échelle du Grand Paris, pas de concertation entre les différentes communes, alors que c'est indispensable d'avoir une vraie politique du fret harmonisé en Ile-de-France. »

Jean-François Agenor, AUTF

HARMONISER LES RÉGLEMENTATIONS EXISTANTES

Toutes les **réglementations de marchandises**, portant sur la circulation et les arrêts, doivent être cohérentes à l'échelle de la métropole, grâce à la **concertation** avec l'ensemble des parties prenantes. Malgré le développement des intercommunalités, les pouvoirs de police des maires, compétents en matière de circulation, ne peuvent être délégués à une instance supra communale.

Il s'ensuit une **hétérogénéité territoriale** très préjudiciable à l'efficacité logistique : chaque commune prend des dispositions particulières en matière d'heures autorisées pour les livraisons, voire de poids et dimensions des véhicules admis dans certaines zones réservées (telles que les rues piétonnes des centres-villes) et autres conditions d'entrée en centre-ville. Or, les bassins économiques dépassent l'échelle des communes et les professionnels du fret et de la logistique doivent desservir, dans une même tournée, les territoires de plusieurs municipalités, couverts par des règlements de circulation différents et souvent inapplicables.

« COMMENT UN VÉHICULE DE LIVRAISON PEUT-IL ORGANISER UNE TOURNÉE ENTRE A ET C SI B INTERDIT LA CIRCULATION POUR SON TYPE DE GABARIT OU MOTORISATION ? »

En raison de ce manque d'harmonisation, les professionnels du secteur subissent non seulement une **baisse de productivité** importante, mais ils témoignent aussi d'une **augmentation du stress** pour les conducteurs-livreurs et d'un allongement du temps moyen des tournées, provoquant une **pollution accrue**. Par conséquent, le Gatmarif revendique

l'urgence de l'harmonisation de la réglementation à l'échelle des bassins logistiques qui constitue un vrai levier pour rendre la circulation plus fluide.

▶ **« Avec des règles harmonisées, le trafic serait beaucoup plus fluide pour tout le monde et moins stressant pour les conducteurs-livreurs. »**

Hugues Pouzin, CGI

Dans ce contexte tendu, le Gatmarif encourage la démarche B.A.C. IDF (Base de données commune pour les arrêtés de circulation et de stationnement en Ile-de-France) qui va dans le sens d'une transparence de l'information relative aux réglementations logistiques urbaines en Ile-de-France, même si l'information reste très partielle. Lauréat de l'Appel à Manifestation d'Intérêt Fret et Logistique 2020 de la région Ile-de-France, ce projet vise à concevoir, développer et exploiter une plateforme numérique centralisant les arrêtés de circulation et stationnement, pour les livraisons de marchandises, sur tout le territoire de l'Ile-de-France. L'objectif est double : faciliter l'accès à l'information réglementaire pour optimiser les flux de livraisons de marchandises en fournissant une base de données exhaustive et permettre une simplification et/ou homogénéisation de ces arrêtés.

▶ **« Les collectivités doivent se concerter pour mieux harmoniser les règles. »**

Eric Sasdelli, S.E.I.

IMPLIQUER ET ÉCOUTER LES PROFESSIONNELS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

La population en Ile-de-France est en **croissance constante** depuis plusieurs décennies. Elle est une région d'attractivité et de concentration de l'emploi en France. Elle joue un rôle central pour tous les grands pôles administratifs et accueille le siège de nombreuses entreprises à couverture internationale. Cette densité, renforcée par la croissance élevée des villes périphériques et l'impossibilité pour la capitale d'étendre

son territoire, génère **d'importantes contraintes sur tous les flux** de transports urbains.

Ville historique et touristique, Paris doit respecter une réglementation contraignante mais envisager des **projets ambitieux** de nouveaux logements pour répondre à la crise du secteur et rapprocher toujours davantage les personnes de leur lieu de travail, sans altérer leur accès aux besoins essentiels des foyers

(alimentaire, éducation, loisirs, etc.). Le Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH) est très ambitieux avec un objectif de 70 000 nouveaux logements par an jusqu'en 2035.

Dans l'écosystème urbain, le **point de vue qui prime**, c'est celui des **citadins**. Le trafic routier est appréhendé au travers des nuisances sonores, visuelles et environnementales auquel il est associé. De nombreuses agglomérations se lancent alors dans des **projets de révision des flux** et de la logistique urbaine, mais n'incluent pas systématiquement l'ensemble des acteurs de cet écosystème. Il en résulte des réglementations mises en application sans tenir compte du **contexte global** dans lequel elles s'inscrivent, ou des infrastructures urbaines inadaptées aux acteurs sur le terrain : des routes de moins en moins larges qui font que les conducteurs-livreurs circulent de moins en moins facilement, des **kilomètres inutiles** parcourus à cause des sens uniques, des places de livraison mal positionnées, trop étroites et sans trottoirs abaissés ce qui rend difficile la manipulation des transpalettes, etc.

« Les contraintes de transport et de livraison ne sont pas suffisamment prises en compte en amont des projets de constructions urbaines, ce qui crée ensuite des problèmes d'accès et de stationnement aux véhicules de livraison. »

Eric Moreau, Pomona Terrezaur

La coordination est possible, avec un secteur orienté "service client" et des **groupements d'acteurs tels que le Gatmarif** qui consolident les **contraintes et spécificités des différents métiers du secteur**. Cependant, il ne suffit pas d'être impliqués, les professionnels doivent être écoutés et leurs propositions prises en compte pour redéfinir les aménagements urbains et la réglementation (qui est nécessaire et constitue un **levier puissant** de protection des acteurs du transport, mais peut être pénalisante voire handicapante si elle ne tient pas compte des besoins des parties prenantes).

On constate que dans la majorité des agglomérations qui ont pris le temps de construire un **plan d'urbanisation** avec les acteurs du transport, il est possible d'arriver à un **compromis opérationnel efficace** dans lequel toutes les parties en présence se retrouvent.



« Tant en matière de définition des places de livraison, que de plan de circulation, c'est moins la concertation qui manque avec les professionnels du transport et de la logistique, que l'organisation d'une dernière réunion quand le projet est bouclé à 95% qui permettent au besoin de tirer la sonnette d'alarme. Écoutons les professionnels, ils seront d'utiles conseillers car ils sont des experts de la livraison sur leurs territoires. »

« On est invités par la mairie de Paris pour l'aménagement de la rue de Rennes, on donne nos préconisations. On a fini par avoir 12 places de livraison au lieu de 4 prévues initialement. Les camions auraient congestionné toute la rue de Rennes, on n'aurait pas eu le choix pour livrer les commerces. »

Hervé Street, Président de Star Service

MIEUX INFORMER LES PROFESSIONNELS EN AMONT DES ÉVÉNEMENTS IMPACTANT LA CIRCULATION

Les grands événements sont fréquents en Ile-de-France et font partie de son attractivité (Tour de France, 14 juillet, Jeux Olympiques...). Ils affectent cependant fortement la vie urbaine locale, or les professionnels du transport et de la livraison urbaine constatent un **manque d'informations** à leur égard pour s'y préparer. La **réorientation des flux**, le blocage de certains axes et quartiers entiers, pendant plusieurs heures ou plusieurs jours, demandent des ajustements sur les modalités de livraison et les types de véhicule parfois qui pourront circuler. Les zones de stationnement sont affectées également puisque les particuliers eux-mêmes doivent s'adapter, sans compter les **flux additionnels** de touristes, ce qui **complique les conditions de travail** pour les conducteurs-livreurs et coursiers.

Parmi les autres enjeux qui sont venus perturber fortement toute l'économie française et les activités de transport et livraison, il y a les **crises sécuritaires et sanitaires**. Bien que la Covid-19 ait fluidifié la circulation et libéré les emplacements de stationnement pour le personnel de livraison, cela a nécessité des protocoles sanitaires variés selon les points de livraison, des horaires réadaptés pour chacun des clients et donc une **réorganisation conséquente des tournées**. Il a aussi fallu **repenser les ruptures de charge** avec un volume accru de la demande puisque **les habitudes de consommation ont changé**.

Un autre type de crise récurrente sont les **manifestations civiles et les grèves**, qui bloquent des axes stratégiques de circulation internes ou d'approvisionnement de la capitale. De plus en plus fréquentes et violentes, elles impliquent non seulement une

« On a besoin de réponses concrètes (les décrets) par rapport aux restrictions potentielles au niveau des JO : quelles contraintes pour les camions, quelles restrictions pour quelles typologies de véhicules et vignettes Crit'Air, les exceptions s'il n'y a pas de solution industrielle, etc. ? »

Adhérent Syndicat Entrepoteur en Boissons IDF

réorganisation des tournées mais des **mesures de protection** du personnel, des **réparations ou maintenances complémentaires** et parfois des **pénalités** appliquées par les clients du transport. Les blocus réalisés en amont de la zone urbaine, autour des stations-services et autoroutes, affectent également la **capacité de service des opérateurs**.

Dans chacun de ces cas, le Gatmarif demande que des **circuits d'information et de prévention** soient établis afin que tous les opérateurs concernés puissent s'organiser en conséquence et le plus en amont possible.

2/3 DES RÉPONDANTS À L'ENQUÊTE DU GATMARIF INDIQUENT NE PAS DISPOSER DE SUFFISAMMENT D'INFORMATIONS EN AMONT D'UN GRAND ÉVÈNEMENT À PARIS.



ASSURER DES CALENDRIERS D'APPLICATION RÉGLEMENTAIRE RÉALISTES

La réduction de la **pollution de l'air** et des émissions de CO₂ est devenue un **enjeu politique majeur** pour les grandes agglomérations. Les seuils d'alerte pour pollution aux particules fines sont souvent dépassés en Ile-de-France et ailleurs. Les collectivités tentent d'agir pour améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de leurs citoyens en mettant en place des **réglementations environnementales** de plus en plus strictes. La mairie de Paris a ainsi annoncé vouloir interdire à la circulation tous les véhicules diesel d'ici 2024.

Pour les acteurs du transport, il faut malgré tout un **temps incompressible d'adaptation** et une réglementation qui prend en compte une certaine réalité opérationnelle. Interdire les poids-lourds en ville pour tripler ou quadrupler le nombre de véhicules de moins de 3,5 tonnes serait un non-sens ; il est préférable de prendre le temps d'**analyser les flux dans leur globalité** et projetés dans les années à venir, se coordonner avec tous les acteurs et repenser la distribution du parc.

Par ailleurs, le Gatmarif alerte sur la question de la **maturité et la disponibilité** sur le marché des **solutions alternatives aux véhicules de diesel**. Les attentes des Pouvoirs Publics doivent être réalistes, les technologies qu'ils demandent ne sont pas encore commercialisées. Il est impossible, par exemple, de trouver aujourd'hui un camion électrique frigorifique à -30°C sur le marché.



« Nous avons besoin d'un agenda partagé et réaliste entre l'atteinte des objectifs politiques et la faisabilité économique et réelle sur le terrain. Par exemple, en ce qui concerne l'accélération de la transition énergétique et l'agenda des vignettes Crit'Air : 2022 interdiction véhicules Euro 5, et 2024 interdiction véhicules Euro 6, ces délais ne sont pas tenables pour les entreprises, elles ont besoin de plus de temps pour transformer leurs flottes. »

Jean-François Agenor, AUTF

13

RÉGULER LA CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT ET LA LIVRAISON URBAINE

Dans le contexte du développement accru de l'offre de service par le numérique, de nouveaux acteurs (en particulier plateformes numériques de la livraison à domicile alimentaire et non alimentaires) sont venus se rajouter ces dernières années à un tissu existant de professionnels du transport et de la livraison.

Les "livreurs" de ces prestations sont principalement en deux roues, en voiture ou en camionnette, très jeunes et parfois sans permis ou sans maîtrise des codes de circulation urbaine, encore moins des spécificités de circulation des autres acteurs comme les transports publics de personnes ou les véhicules de livraison classique. Ces livreurs n'ont **pas la même appréhension du danger** que des personnels formés

« Le souci est de savoir ce que l'on veut comme société. Pourquoi ne pas interdire les plateformes et l'uberisation sur le territoire, comme à Barcelone ? »

Hervé Street, Star Service

et habilités à la livraison depuis plusieurs années. Ils sont rapides, flexibles, très connectés mais beaucoup **plus nombreux et polluants** également, tant sur le plan environnemental que sonore, en raison des véhicules utilisés et du **manque d'optimisation** des

tournées. Le manque de cadrage pour ces activités s'ajoute aux risques de la route déjà importants en milieu urbain.

« Tant qu'il y aura de la misère humaine, il y aura des gens pour pédaler pour quelques Euros de l'heure. Les plateformes recrutent sans discernement : il s'agit d'exploitation de la misère humaine. En opposition nos conducteurs de véhicules utilitaires légers sont employables avec des documents légaux et réglementaires à des salaires calés sur les conditions sociales françaises. »

Hervé Street, Star Service

Le Gatmarif rappelle que **cette absence de cadre** implique de nouveaux dangers pour la mobilité urbaine. La réglementation devrait s'appliquer de la même manière à tous, ceux qui font du transport doivent être considérés comme des transporteurs. Les professionnels demandent donc de **fermer l'écart de législation** entre les prestataires traditionnels, sociétés avec agréments de transport, et ces nouveaux acteurs. Ces derniers doivent être mieux accompagnés et régulés en ce qui concerne leurs **conditions d'exercice**, leurs heures de travail et leur **non-professionnalisation**.

« Les nouveaux acteurs devraient être soumis aux mêmes contraintes et réglementations que les entreprises de transport, en ce qui concerne le temps de conduite et les horaires de travail, par exemple, car les risques de sécurité sont les mêmes. »

Jean-François Agenor, AUTF

RENFORCER LES CONTRÔLES ET SANCTIONS FACE AUX IRRÉGULARITÉS ET À LA CONCURRENCE DÉLOYALE

La profession des transporteurs est très **réglementée** (conditions d'honorabilité, capacité financière, capacité professionnelle), or les professionnels du secteur subissent la **concurrence déloyale** de nombreux acteurs qui ne satisfont pas à ces obligations et ne sont donc pas des entreprises de transport. Face à ces **irrégularités** qui, en l'état actuel des choses, mettent en danger la compétitivité des entreprises respectant les réglementations, le Gatmarif demande **plus de contrôles et de sanctions** pour lutter contre la concurrence déloyale et pour préserver l'emploi et l'expérience des salariés de la livraison urbaine. Il ne faut pas laisser se multiplier les deux-roues et autres véhicules légers sans aucun contrôle.

Soumis à de **fortes pressions** pour rentabiliser leurs activités, les livreurs des plateformes numériques

« La DRIEA fait des contrôles mais il n'y en a pas assez. »

Philippe Munier, TLF

ne respectent souvent pas le code de la route pour livrer toujours plus vite (passages au feu rouge, alternance permanente entre les voies piétonnes, cyclables et routières, etc.). Ces comportements ont de **lourdes conséquences sur la sécurité routière** et doivent être sanctionnés de manière plus cohérente.

La démultiplication de ces nouveaux modes de livraison a également un **impact négatif sur l'environnement** et la pollution à Paris. Les véhicules utilisés ne sont souvent pas conformes aux législations en vigueur. Les professionnels du secteur s'inquiètent des **nouvelles**

« On parle depuis longtemps de vouloir contrôler l'accès à Paris des véhicules les plus polluants grâce à la vidéosurveillance du périphérique, mais rien n'est fait. Pour l'instant les transporteurs les moins innovants avec des véhicules diesels anciens et amortis sont avantagés par rapport à ceux qui jouent le jeu de l'avenir. »

Eric Lamoral, Welbex SAS

restrictions annoncées par la mairie de Paris pour 2022 et 2024, alors que d'autres continuent à livrer avec **des véhicules déjà interdits** aujourd'hui sans courir un grand risque d'être contrôlés.

L'ubérisation des métiers du transport et de la livraison urbaine se développe notamment pour la profession des déménageurs avec les plateformes internet qui proposent des mises en relation entre particuliers et des prestataires qui **s'improvisent déménageurs** dans des **conditions dommageables** : pas de charges sociales, pas de couverture d'assurance, **travail dissimulé**, etc. Ces sociétés ne sont pas immatriculées au registre des transporteurs, elles échappent à toutes les réglementations qui s'appliquent à cette profession.

BANNIR LES DÉCISIONS QUI CONDUISENT À DES DISTORSIONS DE CONCURRENCE

Les discussions politiques actuelles concernant l'éventuelle mise en place d'une écotaxe en région angoissent les transporteurs qui dénoncent une **fiscalité supplémentaire** sur un secteur déjà très impacté en termes de charges fiscales. Les professionnels sont d'autant plus sensibles à ce projet que le projet de loi Climat prévoit en parallèle de supprimer le remboursement partiel de la TICPE et la possibilité de payer la TICPE à son taux plancher, alourdissant ainsi les charges des entreprises. En plus, ces propositions interviennent dans un contexte où l'on **demande de grands efforts d'investissement** aux transporteurs pour **renouveler leurs flottes** de véhicules et accélérer la transition énergétique.

A la charge fiscale déjà très lourde des transporteurs s'ajoute une autre contrainte : ce sont les régions qui auront le dernier mot sur l'écotaxe. Valérie Pécresse a annoncé qu'elle l'appliquerait si elle était votée alors que Xavier Bertrand s'est prononcé contre sa mise en place. Des **règlementations disparates entre les régions** vont entraîner une concurrence inter-régionale.

Par ailleurs, les professionnels craignent une **recrudescence de la concurrence déloyale**. L'écotaxe ne **concernera que les poids-lourds** ce qui risque de faire augmenter le nombre d'opérateurs exerçant irrégulièrement ou en véhicule utilitaire léger.

Le Gatmarif demande de **bannir ces réglementations** qui introduisent des déséquilibres avec des **disparités concurrentielles entre professionnels** de régions différentes.

« Nous subissons des manques aussi sur le contrôle : les interdictions de circulation de certains véhicules sont très peu contrôlées, il y a donc des acteurs qui ne jouent pas le jeu. »

Tariel Chamerois, DB Schenker

« La concurrence déloyale, très présente dans le secteur du déménagement, se développe de façon exponentielle. Le travail illégal est un véritable fléau dont le secteur souffre beaucoup. La profession essaie de lutter en lien avec les DREAL mais cela reste très compliqué. Les autorités de contrôle ne disposent pas des effectifs et moyens pour accomplir cette tâche titanesque, si bien que les verbalisations/sanctions sont quantitativement très faibles. »

« Alourdir les obligations des entreprises alors qu'on voudrait accélérer la transition énergétique et inciter les entreprises à faire des investissements, cela paraît difficilement conciliable. »

Hervé Brassac, CSD

« Des taxes supplémentaires à payer par les transporteurs mettent en danger leur compétitivité. D'autant plus qu'on attend des transporteurs des investissements massifs en ce qui concerne la transition écologique, on ne peut pas attendre d'eux de payer en plus des écotaxes. C'est une vraie fausse bonne idée. »

Philippe Munier, TLF

TENIR COMPTE DANS LES PROJETS URBAINS DES FLUX DE MARCHANDISES EN VILLE

Il est désormais possible de se faire livrer chez soi ou en point relais des produits de toute taille et poids, et de définir à convenance le point de livraison souhaité. Des études prédisent que les **flux de marchandises** vont continuer à augmenter ces prochaines années, en particulier ceux liés au e-commerce. Les collectivités doivent prendre en compte cette **évolution irréversible** dans leurs projets urbains.

La mise en place d'un **schéma régional** résorbant les injonctions contradictoires pourrait faciliter cet exercice difficile : les collectivités cherchent à répondre aux souhaits de leurs résidents, comme récupérer des places de stationnement en pied d'immeubles pour d'autres usages comme des espaces verts par exemple, mais elles doivent également **concilier leurs politiques** avec **la réalité de la multiplication des livraisons** à domicile qui ont besoin de ces places pour s'arrêter et livrer les résidents.

Dans cette nouvelle forme de consommation, le consommateur n'a pas, comme dans un achat en présentiel, la possibilité de s'assurer de la qualité, des spécificités de couleur ou de texture du produit qu'il achète. Les **lois de protection de la consommation** permettent ainsi une gestion des retours avec un minimum de contraintes. Les enseignes qui n'offrent pas la possibilité de traiter les retours perdent en captivité de clientèle. **Le "satisfait ou remboursé" est devenu la norme**, qui n'est pas sans conséquence sur les flux de transport urbains.

« Il faudrait un schéma régional pour résorber les injonctions contradictoires : la ville de Paris voudrait supprimer une partie des places de stationnement, mais l'augmentation du e-commerce requiert une multiplication des livraisons à domicile. »

Antoine Cardon, SNTL

Ce que l'on appelle désormais la **"Reverse Logistique"** représente un angle clef de la réussite de l'e-commerce. Or, ces **flux retours ne sont pas optimisés**, difficiles à prévoir et génèrent environ 25% de retours à vide. Se rajoutent aux insatisfactions des consommateurs la gestion des déchets, les emballages, les produits cassés, etc. et la reprise des produits pour réparation parfois très volumineux.

95% DES CONSOMMATEURS REGARDENT LES CONDITIONS DE RETOUR LORS D'UN ACHAT EN LIGNE ET ILS SONT PRÈS DE 55% À ABANDONNER LEUR PANIER SI LES TERMES DE LIVRAISON NE LEUR CONVIENNENT PAS.

Il est donc urgent et nécessaire de **mesurer et valoriser** l'impact des activités liées au e-commerce, en posant un **plaidoyer global** sur les actions menées tant par ces acteurs que sur les comportements de consommation.

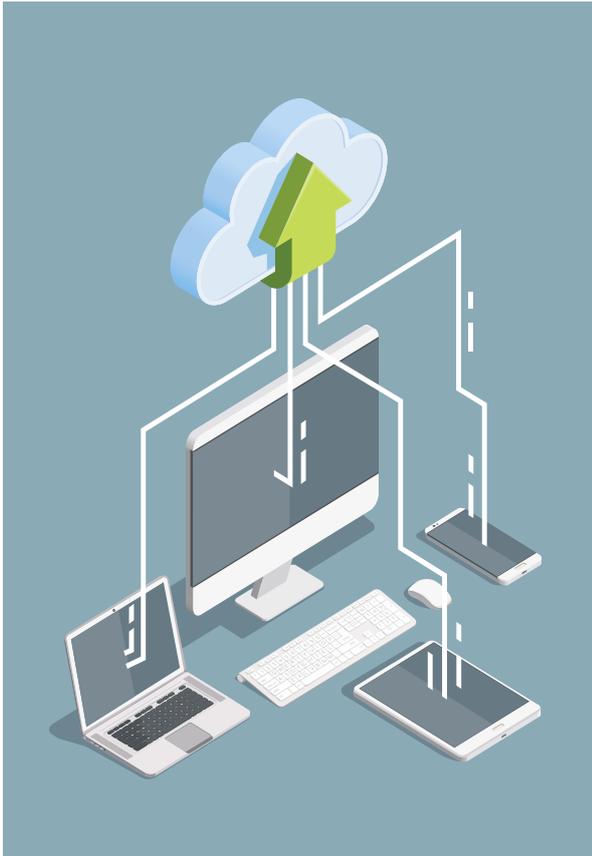
ENVISAGER LE PARTAGE INTELLIGENT DES DONNÉES

Actuellement, les villes n'ont pas la possibilité de collecter elles-mêmes des **données sur le trafic de fret** en raison des contraintes financières et de **l'absence de moyens technologiques**. De plus, les opérateurs logistiques ne divulguent pas les données relatives au trafic aux autorités municipales. **L'espace urbain n'est donc pas analysé dans son ensemble** et ne peut donc pas être optimisé efficacement car la vision demeure morcelée entre les différents acteurs.

Pour y remédier, des plateformes de données ouvertes pourraient être accessibles à l'ensemble des parties prenantes avec une **approche de collecte et de**

traitement des données standardisée. Cette méthode de collaboration aurait pour conséquence une amélioration de la prévisibilité des flux urbains de marchandises, mais permettrait également un suivi en temps réel de l'acheminement des marchandises et ainsi une **meilleure coordination** des véhicules logistiques en milieu urbain.

Les professionnels du transport et de la livraison urbaine savent qu'ils ont tout **intérêt à partager les données avec les Pouvoirs Publics** dans une perspective de partenariat et d'approche d'écosystème global. Toutefois, **deux inquiétudes principales**



priment à ce jour. D'une part, les professionnels expriment le besoin de **mieux comprendre l'objectif** de cette démarche et son impact réel sur l'amélioration de leurs difficultés d'exercice au quotidien. D'autre part, ils sont préoccupés par la **confidentialité du traitement** de ces données. La divulgation d'éléments commerciaux est non seulement problématique pour les transporteurs et les chargeurs eux-mêmes, mais aussi vis-à-vis de leurs clients, qui leur demandent parfois même de signer des clauses de confidentialité. Le partage des données doit donc être **totale-ment sécurisé**. Envisager la régulation par **une entité tierce et compétente** pourrait être une solution.

Les conditions *sine qua non* de mise en place restent très complexes. Les professionnels du secteur en sont conscients et se questionnent sur la faisabilité et la compatibilité des systèmes d'informations : comment les Pouvoirs Publics pourront **recueillir et analyser** les données des nombreux acteurs utilisant différents outils et systèmes non compatibles les uns avec les autres ? Se montrer exemplaire et partager ses données ne doit pas se retourner contre les entreprises qui craignent des procédures chronophages et trop fréquentes. Il ne faut pas non plus oublier que de nombreuses entreprises du secteur ne sont pas équipées en systèmes d'informations et ne peuvent pas partager leurs données.

La communication de la part des Pouvoirs Publics est alors primordiale : quelles informations seraient pertinentes à partager, dans quel but et pour quel usage et à l'attention de quels publics ? C'est un travail à structurer, piloté par les collectivités territoriales et avec la **participation d'un maximum d'acteurs représentatifs** des activités de logistique urbaine.

Le Gatmarif attend un **cheminement vertueux gagnant-gagnant** : les professionnels partagent leurs données dans une perspective de trouver des solutions pragmatiques en coopération avec les Pouvoirs Publics et des **compromis équilibrés** entre protection des habitants et de l'environnement et la prise en compte des contraintes des entreprises pour élaborer la réglementation ensemble. Le Gatmarif suggère plusieurs contreparties, à mettre en place par les Pouvoirs Publics, susceptibles d'inciter les entreprises à partager leurs données :

- ▶ **Garantie de la confidentialité** - Une concertation en amont de la collecte de données pourrait être utile pour expliquer à tous les acteurs comment seront collectées et traitées ces données et à quoi elles serviront.
- ▶ **Mise à disposition en ligne des informations** liées à la circulation par les Pouvoirs Publics (événements, manifestations, chantiers, interdictions de circulation ou de stationnement, etc.).
- ▶ **Mise en place d'une démarche transparente** et expliquer comment elle va garantir l'amélioration du transport et de la livraison en zone urbaine, l'important c'est de connaître le but du partage des données.
- ▶ **Ecoute des entreprises** et prise en compte de leurs contraintes et problématiques.

« Partager nos données doit pouvoir nous bénéficier également, en obtenant des propositions intègres, pragmatiques et un compromis équilibré entre protection de la ville et son environnement et l'activité des professionnels du transport / logistique. »

Partenaire Gatmarif

ACCOMPAGNER LA TRANSITION NUMÉRIQUE DU SECTEUR

Les acteurs du transport et de la logistique ne sont pas tous convertis à la digitalisation de leurs services et accusent un **retard important sur l'utilisation des nouvelles technologies**. Entre l'appréhension de ces outils, le manque de connaissances, une attente de maturité des solutions proposées et une parfaite maîtrise des fonctionnalités, les employeurs des petites entreprises du transport notamment **peinent à investir** dans de nouveaux outils. A l'inverse, pour les acteurs plus importants et notamment les nouveaux géants de la distribution, l'activité numérique et la visibilité commerciale sont au cœur de leur activité.

Cela génère un **accroissement du gouffre de compétitivité** entre les acteurs du dernier kilomètre, qui ne s'adressent pas tous aux mêmes publics et dont les parts de marché évoluent rapidement ces dernières années. Depuis les services postaux jusqu'à la livraison à domicile, en passant par les expressistes et opérateurs en point relais, les grands industriels et distributeurs **démultiplient les canaux de distribution** et cherchent des acteurs de plus en plus spécialisés, capable de récupérer toutes les informations de traitement rapidement. La digitalisation est un facteur essentiel, voire critique, de la compétitivité des acteurs du transport auprès tant des donneurs d'ordre, que de leurs clients finaux. Les entreprises qui ne sont pas ou peu équipées aujourd'hui doivent comprendre qu'elles n'auront pas le choix, elles ne pourront pas y échapper.

Pour la filière, cela implique que le personnel doit réapprendre le métier, en se formant et interagissant avec des **outils nouveaux et pas toujours harmonisés** avec ceux de leurs clients. Les difficultés de compatibilité ou les fonctionnalités qu'apportent les outils numériques demandent une **flexibilité nouvelle** pour des opérateurs de transport dont ce n'est pas le cœur de métier.

« Il faudrait uniformiser le système pour que tout soit compatible car pour une société multi-clients et multi-métiers, c'est très compliqué aujourd'hui, chaque client a son système et ils ne sont pas forcément compatibles. Pour le secteur des déchets cela marche plutôt bien : les Pouvoirs Publics sont garants et accompagnent les écosystèmes via un portail et des indicateurs uniformisés. »

Melwynn Lauer, Transport Ourry

Pour savoir livrer, il faut exploiter des applis mobiles, des tablettes, renseigner une interface web du statut de livraison et ce en quasi-instantané à cause des attentes client qui s'accroissent avec le temps. La **formation pour les personnels** en place et nouvelles recrues ne concerne plus le cœur de métier que sont la conduite et le service client mais **les outils** qui permettent de réaliser ces actions.

Les entreprises auront **besoin de temps et de moyens pour réussir la transition numérique**. Le transport ne génère que des marges très faibles et l'investissement dans la transformation du parc de véhicules est prioritaire à tout autre projet d'évolution. Les Pouvoirs Publics devront mettre à disposition des aides financières directes pour soutenir notamment les PME et TPE afin qu'elles puissent s'équiper et rester compétitives.

« C'est principalement par manque de moyens qu'il n'y a pas davantage d'entreprises équipées, notamment pour les TPE et PME. Le numérique est un des enjeux majeurs pour ces prochaines années pour le secteur. Les entreprises ont besoin d'aides directes financières pour pouvoir investir. »

Philippe Munier, TLF

RESPONSABILISER LES CONSOMMATEURS FINAUX DE LA SUPPLY CHAIN

Les **géants du numérique**, avec l'arrivée du Big Data et leur accès aux informations personnelles de la quasi-totalité de la population, font désormais partie de l'écosystème de la *Supply Chain*. Ils connaissent les habitudes de consommation, peuvent anticiper les flux, les productions et donc les volumes à acheminer. Certains sont donc en capacité de se doter de leur propre flotte, d'adapter leurs outils et leurs véhicules, pour limiter le nombre d'interlocuteurs et entrer en **compétition directe avec les spécialistes de la profession**.

De **nouveaux flux majeurs** de produits, peu régulés, arrivent sur le marché français et notamment l'Île-de-France via des plateformes d'achat et des prestataires de transport pour des produits venant de l'étranger (ex : Wish, Alibaba, etc.). Leurs coûts de gestion et base

salariale sont faibles, et **l'impact carbone** tant de la fabrication ou de l'acheminement de ces produits n'est aujourd'hui **pas visible**. La réglementation tarde à venir pour régulariser ces échanges et rétablir l'équité avec les entrepreneurs qui se plient aux obligations légales existantes en France.

Le **dernier maillon mais le plus essentiel** de toute chaîne logistique est le **consommateur final**. Ces dernières années, avec l'explosion du numérique, de l'accès à l'information et la compréhension de l'environnement global et complexe dans lequel nous évoluons tous, il a pris un **rôle central** dans les évolutions des *Supply Chains*. Après la compétitivité sur les coûts, la qualité est devenue un thème central, puis les délais de livraison et enfin, plus récemment mais de plus en plus ancrée dans les pratiques, l'éthique.

Il est temps de **sensibiliser le consommateur** final à ses propres contradictions. Les consommateurs doivent être éclairés pour assumer leurs choix, tout en comprenant davantage les **implications de la mondialisation** et la difficulté entre confort de vie et éthique globale dans un système où les **règles de compétitivité** ne sont pas les mêmes pour tous les acteurs.

Les acteurs du transport seraient prêts à contribuer à la mise en place d'un "Score Carbone" à minima sur la **traçabilité de la livraison**, qu'il soit affiché pour chaque achat en ligne. En exploitant la puissance et la transparence des outils numériques, cela consisterait en un affichage du coût global (financier, humain, environnemental) des différentes options de livraison de bout en bout de façon à permettre au consommateur de faire un choix éclairé et en conscience, au travers des principes de la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE).

« C'est important de sensibiliser le client final qui n'est pas conscient de ce que ses achats en ligne engendrent en termes d'émissions CO₂. Il y a une opacité autour du transport et des émissions causées, les clients doivent prendre conscience de leurs actes. »

Pauline Martin, FNTR

Toutefois, l'affichage d'un tel score carbone n'est pas réaliste avant plusieurs années selon les entreprises interviewées pour ce livre blanc ; il risquerait d'être trop approximatif et d'induire des conclusions

fausses. Ainsi, Pauline Martin de la FNTR propose une autre solution plus facile et rapide à mettre en place : un avertissement sur les **différents modes et délais de livraison** proposés au client au moment de l'achat en ligne et leurs impacts environnementaux. Cette solution intermédiaire permettrait déjà d'expliquer au client la **différence d'impact environnemental** d'une livraison dans la même journée contre un transport plus vertueux en 48h ou 72h.

« Le plus important c'est de faire comprendre aux utilisateurs du transport (B2B ou B2C) que « toujours plus vite = toujours plus de carbone », en raison d'un service moins optimisé. »

Adhérent Syndicat Entrepositaire
en Boissons IDF

Une information sur l'origine du produit (Chine, Bangladesh, Pologne...) et les modes de transport associés (aérien, maritime, train, voie d'eau ou camion) suffit à qualifier grossièrement l'impact environnemental/ changement climatique du transport pour orienter le choix du consommateur, le dernier kilomètre n'ayant que peu d'impact.

La logistique urbaine pourrait ainsi, par une **meilleure implication citoyenne**, apporter un **nouvel angle de responsabilisation** mondiale des *Supply Chains*. La logistique urbaine subit les conséquences de ces *Supply Chains* étendues autant qu'elle peut les influencer.

« L'intérêt pour les entreprises d'afficher ces scores serait de dire qu'en passant par elles, les consommateurs participent à préserver l'environnement. »

Hugues Pouzin, CGI

2 / Une mobilité repensée, dans de meilleures conditions pour tous

PROMOUVOIR L'UTILITÉ SOCIALE DU TRANSPORT

Le transport et la logistique souffrent d'un réel **déficit d'image**, et **manquent de reconnaissance de la part du grand public**. Ils sont trop souvent réduits à des nuisances qu'ils occasionneraient (bruit, occupation de l'espace, sécurité...). Pourtant, ces activités jouent un **rôle vital dans l'économie** de la ville, comme le premier confinement en particulier l'a bien montré : accessibilité aux biens de première nécessité, fourniture en médicaments et équipements de protection, logistique des vaccins, collecte des déchets...

Ce manque de reconnaissance pèse sur les conducteurs-livreurs et participe nettement à leur stress au travail, notamment en les exposant aux incivilités des autres usagers de la route (klaxons, insultes, ...). Et plus de 8 répondants sur 10 de l'enquête menée par le Gatmarif jugent que les autres usagers de la voirie et les clients ne comprennent pas ou ne respectent pas les **conditions de travail des conducteurs-livreurs**.

Il est essentiel que les acteurs publics valorisent le transport de fret et la logistique, mettent en avant leur utilité économique et sociale, et agissent pour **améliorer leur acceptabilité** auprès de tous les acteurs de la société. Ils doivent communiquer sur l'intérêt du transport de fret et de la logistique, via la mise en œuvre d'un **plan de communication par cible** (élus, services de l'administration, riverains, grand public...). Ils doivent promouvoir de manière générale la **cohabitation des activités en ville**, et des activités logistiques en particulier.

« Il faut rendre plus visible le rôle économique essentiel du transport sur le fonctionnement de notre société, à l'instar de ce qui nous a permis de surmonter le 1^{er} confinement. »

Hugues Pouzin, CGI

Ils doivent agir pour insérer au mieux ces activités dans le tissu urbain, plutôt que de les rejeter loin des centres. Il faut sensibiliser les différents usagers de la voirie à la nécessité de partager l'espace ; cela passe par la sensibilisation des cyclistes au risque routier. Il est également attendu des acteurs publics une communication sur les **réussites de la filière**, sa résilience, sa performance pour répondre aux nouvelles attentes de consommation : tous les efforts et engagements de la profession en faveur de la transition énergétique (chartes, labels, certifications...).

« On cherche à déménager l'entreprise parce qu'on n'a plus la place de se développer sur notre terrain, mais on nous refuse à plein d'endroits parce qu'on est transporteur, on ne nous veut pas dans les zones d'activité où sont pourtant nos clients ». »

Guillaume Robert, Transports Bon

PRIVILÉGIER L'EFFICIENCE DANS LE CHOIX DES MODES DE TRANSPORT

Le choix des modes de transport doit avant tout être **dicté par leur efficacité**. Ils présentent tous, selon leur cadre d'exploitation, des avantages et des inconvénients. Chaque mode de transport a sa **zone de pertinence**, et ses contraintes opérationnelles, qui méritent d'être mieux connues. L'approvisionnement des villes passe par un mix multimodal et une variété de solutions de livraison. Toutes ont du sens, à condition de les mettre en œuvre pour obtenir le **meilleur résultat économique, social et environnemental**.

Il est illusoire de penser que les vélos et triporteurs pourront remplacer tous les autres véhicules routiers. Des moyens de transport à large éventail de tonnages

sont nécessaires pour satisfaire les besoins de toutes les activités économiques en ville. Les camions et les véhicules utilitaires légers continueront d'ailleurs de réaliser l'immense majorité des livraisons. Avec l'augmentation attendue des flux de marchandises, des tonnages plus importants sont en effet indispensables pour réduire le nombre de véhicules en circulation et la pollution.

Les approches fluviales présentent des possibilités de développement intéressantes, avant que les marchandises ne soient redistribuées par de plus petits véhicules. A cet égard, il est nécessaire de préserver des espaces pour le stockage, la manutention à quai, et l'accueil des conducteurs, d'investir dans des infrastructures intermodales, d'allouer des aides publiques pour favoriser des expérimentations, et de dresser le bilan économique et environnemental de ces expériences.

L'utilisation des modes ferrés pour le transport de fret en ville (RER, tramway) apparaît en revanche peu adaptée et réaliste, du fait d'obstacles techniques et

financiers (aménagement nécessaire d'ascenseurs, monte-charge...), des contraintes liées à l'entretien et la maintenance la nuit des réseaux utilisés de jour par les passagers, et des coûts liés à une rupture de charge supplémentaire alors que la circulation routière de nuit est fluide.

Si les camions sont remplis au départ, une rupture de charge et une livraison avec plusieurs véhicules plus petits n'ont pas de sens : cette situation serait source de surcoûts et d'émissions de CO₂ supplémentaires.

« Que ce soit pour la mutualisation du transport routier ou le transport de fret par voie ferrée ou fluviale, ce sont les ruptures de charge qui augmentent les coûts. Il faut réfléchir à un modèle économique viable et adapté. »

Philippe Munier, TLF

AVOIR UNE RÉFLEXION SUR LA MIXITÉ POSSIBLE DU TRANSPORT DE PASSAGERS ET FRET

L'offre de transport public de voyageurs bénéficie d'investissements importants comme des voies prioritaires, des axes privilégiés et une attention particulière des collectivités territoriales. Force est de constater que le transport de fret et la logistique, malgré leur utilité sociale, ne jouissent pas des mêmes facilités.

A défaut de bénéficier d'infrastructures de circulation dédiées, la circulation des marchandises pourrait être facilitée en **mutualisant** pour les livraisons des infrastructures aujourd'hui dédiées au transport de personnes. Si le **partage de moyens** de transport collectif de voyageurs apparaît comme peu adapté aux besoins en matériel du transport de marchandises en ville, le partage des voies de bus et co-voiturage pour les livraisons mérite d'être examiné.

Il pourrait être autorisé à des véhicules routiers "propres". Il pourrait aussi être réservé à certaines plages horaires. De manière générale, l'élargissement des horaires de circulation et de livraison est indispensable pour éviter les embouteillages. Il a tout son sens dans des zones à forte densité d'activité économique (commerces, brasseries,...) où un camion peut livrer

depuis une place de stationnement plusieurs clients. Il conviendra cependant de s'assurer de l'**accessibilité des zones** de stationnement, via un accès direct depuis la voie de bus, et sans gêner la circulation des bus et des autres usagers de la voirie. Filière orientée service par nature, les transporteurs sont capables de s'adapter et contribuer à cette réflexion, au bénéfice de l'ensemble des parties prenantes.

La réduction des flux et de l'impact environnemental étant au cœur de toutes les réflexions, pourquoi ne pas envisager des expérimentations exploratoires avec les parties prenantes intéressées ?

« Le partage des voies de bus pourrait être une bonne idée, à certains horaires, mais cela nécessite d'adapter les aires de livraison aussi, sans bloquer la voie de bus. »

Adhérent Syndicat Entrepoteur en Boissons IDF

RÉSOLUTION DU PROBLÈME DE STATIONNEMENT DES PROFESSIONNELS DE LA LIVRAISON

Une **politique globale de stationnement** est indispensable. Le manque de places de stationnement est source de stress pour les livreurs, de pénibilité (port de charges sur de longues distances quand le stationnement est éloigné, alors qu'il s'agit de métiers de manutention), de risque d'accidents (Ex : si le livreur doit traverser la rue ou l'avenue sans passage piétons), de coût (risque de verbalisations liées à des stationnements en infraction du fait de l'absence d'infrastructures de livraison) et de pollution (kilomètres inutiles parcourus pour chercher une place).

Pour faire face à l'augmentation des flux de marchandises en ville, les professionnels ont besoin de **davantage de places de livraison**, d'aires de livraison adaptées aux dimensions des véhicules, avec des trottoirs abaissés pour faciliter le passage avec des transpalettes, positionnées au plus près des clients, et ne mettant pas en danger les livreurs. Les résidents et non-professionnels doivent être incités à utiliser les parkings souterrains pour permettre aux livreurs, commerçants, artisans, de circuler et travailler à Paris. Il s'agit de **gérer la rareté** des places de stationnement en surface en **favorisant leur utilisation par les professionnels**.

Deux types de places de stationnement pourraient être mises en place en surface : des places réservées aux livraisons et des places de stationnement partagées avec des plages horaires et sur de courtes durées (par exemple utilisées par demi-heures pour le déplacement de marchandises par des commerçants et des transporteurs).

Les artisans, qui ont besoin de stationner plus longtemps, doivent pouvoir utiliser les places de stationnement payantes à des conditions beaucoup plus avantageuses, afin qu'ils ne mobilisent pas des places de livraison. A contrario, la **transformation des places de parking** avant et après les zones de livraison en place de stationnement en **dépose-minute**, tant pour des clients des commerces de proximité, que pour des livreurs en VUL, permettrait de laisser les aires de livraison aux poids-lourds.

Des contrôles doivent être effectués et les places de stationnement occupées illégalement dégagées. Relever le montant des amendes des véhicules non autorisés sur les aires de livraison ou en arrêt illicite permettrait de financer la création d'une **brigade de contrôle spécialisée** et spécifiquement formée à la réglementation applicable. Les aires de livraison

doivent être sanctuarisées, comme aujourd'hui les places dédiées au transport de fonds.

Plus généralement, la ville de demain doit être connectée, avec des systèmes de réservation d'emplacement automatique, et de reconnaissance des places disponibles, ce qui suppose un investissement conséquent sur l'infrastructure urbaine.

Le stationnement des véhicules de livraison en dehors des heures de travail doit également être considéré. Certaines entreprises ne disposent pas de site où garer les véhicules la nuit, mais laissent leurs conducteurs rentrer avec. Pour ces cas, il serait opportun d'appliquer le tarif du stationnement résidentiel, ce qui n'est pas possible aujourd'hui.

« Trop d'aires de livraison poids-lourds ne sont pas équipées de trottoirs surbaissés. Les livreurs rencontrent donc des difficultés importantes notamment avec leurs transpalettes. Il suffirait de prévoir systématiquement cet aménagement pour renforcer la sécurité de tous. »

« Il arrive que la largeur de certaines aires de livraison ne soit pas adaptée (1,70 mètres quand un poids lourd fait 2,55 mètres de large), ce qui peut occasionner des accidents tant pour nos collaborateurs que pour les autres usagers. »

Eric Sasdelli, S.E.I.

Préalablement à l'élaboration ou la modification des documents d'urbanisme, il nous paraît important de mener une enquête des besoins d'un bassin de consommation (expansion de ville, nouveau quartier, réhabilitation, etc.), afin de dimensionner les équipements logistiques nécessaires (espaces à réserver, aires d'arrêt et livraison...), et de **prévoir impérativement des aires de livraison adaptées**.

INSTAURER SUR LE TERRITOIRE DE PARIS INTRA-MUROS UN SYSTÈME DE RÉSERVATION PERFORMANT D'EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT POUR LES DÉMÉNAGEURS

Les **conditions de travail** des déménageurs et conducteurs déménageurs à Paris exposent le personnel à des risques d'accidents, des portages qui pourraient être évités, et du stress du fait des **incertitudes sur les possibilités de stationnement**. Il est en effet de plus en plus difficile pour les déménageurs de se garer à proximité et d'avoir un emplacement permettant l'utilisation d'un monte-meubles.

Un grand nombre d'opérations serait plus simple à réaliser avec un **système performant de réservation** du stationnement, comme prévu dans la **charte de livraison urbaine** de 2013, qui garantit la disponibilité des places, à l'image de ce qui existe dans les autres villes. Il en résulterait en outre un usage optimisé du domaine public et un bénéfice environnemental avéré (un véhicule qui n'a pas à "chercher" du stationnement effectue moins de rotations et dégage donc moins d'émissions).

Or, à Paris, le téléservice ne délivre que les autorisations de stationnement sans possibilité de réservation d'espaces.

Les déménageurs ont également besoin que le dispositif intègre la mise en place anticipée d'une signalisation dédiée ainsi qu'un service réactif d'enlèvement en temps réel des véhicules contrevenants.

« 30% des entreprises de déménagement françaises sont établies en Ile-de-France. Entre 1000 et 1500 demandes d'autorisation de stationnement sont effectuées chaque semaine sur le téléservice de la ville de Paris pour des opérations de déménagement »

Hervé Brassac, CSD

TENIR COMPTE DE LA DIVERSITÉ DES LOGISTIQUES URBAINES, LIÉES AUX SPÉCIFICITÉS PRODUIT

On ne **transporte pas de la même façon** ni avec la même fréquence des meubles ou des produits de grande consommation, du vrac ou du frigorifique. Il s'ensuit le besoin d'un parc de véhicules aux tonnages variés, équipés d'**équipements spécifiques**, mais aussi des contraintes **d'exploitation particulières** pour les professionnels.

Les mesures et réglementations mises en place par les collectivités territoriales doivent prendre en compte cette **diversité**. Les besoins et les contraintes ne sont pas les mêmes pour livrer quelques colis dans une boutique de vêtements ou chez des particuliers, des produits pondéreux, ou encore de gros volumes à la grande distribution ou des chaînes de restaurant. Dans ce dernier cas de figure, les camions doivent être de grande dimension pour venir le moins souvent possible et **limiter le nombre de livraisons** ; comme ils transportent des produits frais ou surgelés, le respect de la chaîne du froid impose également que les véhicules puissent stationner à proximité.

Ainsi, si la mise en place de solutions de **mutualisation inter-opérateurs** peut avoir du sens dans le cas de

la distribution de petits colis, elle est totalement **inadaptée à la logistique du froid**, ou encore aux distributeurs de boissons qui jouent un véritable rôle commercial et de conseil auprès de leur clientèle (marché de la consommation hors domicile),



ils sont même formés à certains gestes professionnels (nettoyage des tireuses à bière), et dont les **chargements des véhicules sont optimisés**.

Autre exemple avec le déménagement : les déménageurs réalisent beaucoup moins de kilomètres qu'un transporteur classique, et un grand nombre d'**opérations restent locales**, ce qui explique que les déménageurs gardent plus longtemps leurs véhicules. A cela s'ajoutent des marges faibles dans ce secteur d'activité. Dans ces conditions, il est indispensable de prolonger les **dérogations spécifiques** accordées aux déménageurs pour accéder à Paris avec des véhicules hors classe, Crit'Air 4 ou 5, le temps qu'ils puissent renouveler leur parc.

Le e-commerce par exemple induit également des spécificités particulières : livraisons jour A ou jour B, de colis de petites tailles, auprès d'un grand nombre de clients, avec des véhicules légers.

Il est essentiel de prendre en compte cette **hétérogénéité** en amont des prises de décisions publiques, et ce dès la concertation, en associant les représentants de l'ensemble des secteurs concernés par la logistique urbaine, notamment pour créer des chartes de livraison qui respectent les besoins et contraintes de toutes les entreprises.

« On ne peut pas tout mutualiser : les conducteurs-livreurs ont une formation spécifique, vendent des produits pour lesquels ils ne sont pas en concurrence avec des commerciaux et créent du lien avec les clients. Ils peuvent ajuster une facturation sur place. »

Adhérent Syndicat Entrepoteur en Boissons IDF

« Les grossistes sont en quelque sorte le premier centre urbain privé : en amont, le grossiste mutualise les livraisons de plusieurs fournisseurs et en aval, il mutualise les tournées (à peu près 17 à 20 clients par camion). C'est un vrai hub logistique, il n'y a pas de sens de rajouter une rupture de charge supplémentaire. »

Hugues Pouzin, CGI

RÉSERVER DES ESPACES LOGISTIQUES URBAINS, ADAPTÉS À UN USAGE PROFESSIONNEL

Les **flux urbains de fret** se sont **démultipliés de façon exponentielle** depuis quelques années. La livraison de colis est désormais réalisée par une multitude d'acteurs qui ont adapté leurs prestations de services à leurs commanditaires et surtout à leur cible, le consommateur. La taille des colis varie considérablement, les conditions de transport tout autant, pour **préserver l'image de marque du revendeur**.

« Si on a des emplacements adaptés on saura créer de petits groupements d'intérêt économique de transporteurs avec des règles de partage de l'espace et des horaires. »

« Si on confiait la livraison de la rue de Rivoli à un seul transporteur, il n'y aurait pas moins de camions. »

« Quand il reste une place dont personne ne veut parce que pas exploitable pour un usage commercial par exemple, on se dit que c'est pour la logistique, et qu'on va se débrouiller, on nous donne la place qui reste, qui n'est pas pensée pour nos besoins : l'hôtel logistique de Bercy, un poteau tous les 4 mètres, c'est difficile de travailler. »

Hervé Street, Star Service

Pour l'ensemble de ces nouveaux flux, les espaces logistiques en ville n'ont que peu évolué avec les années. Or, l'augmentation du nombre de colis à distribuer rend nécessaire la mise en place de **locaux urbains mutualisés** pour des zones de tri et éclatement des marchandises. A la clé : optimisation et massification de la prestation logistique, réduction du nombre de camions en ville, réduction des distances parcourues, moindre temps passé par les livreurs dans les embouteillages du fait du raccourcissement des tournées (moins de points de livraison), baisse des émissions de CO₂ et amélioration de la qualité de service (réduction des délais de livraison, derniers mètres effectués par des spécialistes de la livraison urbaine).

Les points relais, où les particuliers peuvent récupérer leurs colis, sont un bon exemple pour de la mutualisation réussie. Il va falloir en créer plus. Les commerçants sont également favorables à une **solution de livraison dans des hub dédiés** qui permettraient de réduire l'espace de stockage dans les boutiques au bénéfice des surfaces de vente et d'augmenter les fréquences de réapprovisionnement dans la journée en **facilitant la livraison des derniers cent mètres**.

L'intervention des Pouvoirs Publics à cet égard est nécessaire pour, d'une part réserver des **emplacements urbains mutualisés dédiés à la logistique**, dans un contexte où le coût de l'immobilier a augmenté en flèche, et d'autre part mettre à disposition des opérateurs des zones de déchargement de camions et de cross-docking. Il appartiendra ensuite aux entreprises d'organiser elles-mêmes la redistribution sous leur responsabilité.

Ces espaces devront être pensés pour les besoins de la logistique, de sorte à en faciliter l'exploitation à cet

usage, et prévoir des stations d'avitaillement en énergies alternatives.

Ces espaces logistiques gagneraient à être positionnés aux portes de Paris, près des gares du Grand Paris, mais également dans le centre-ville. Une étude serait bienvenue pour **définir où positionner précisément ces hubs**, trouver du foncier adapté et selon quel modèle économique les faire fonctionner.

« La mutualisation immobilière peut faciliter l'accès aux grandes agglomérations pour de petites entreprises qui n'ont pas les moyens d'investir dans un entrepôt. A proximité des gares de Paris par exemple, pour faciliter le tri et l'éclatement des commandes. »

Antoine Cardon, SNTL

SÉCURISER LES ACTIVITÉS DE TRANSPORT DES CHANTIERS URBAINS

25

La gestion des chantiers de construction et de leur logistique propre est un **sujet complexe dans toute ville historique**, et d'autant plus critique lorsqu'il s'agit de la capitale, et qu'elle est concernée par des grands travaux.

Le projet de recherche européen SUCCESS a rassemblé les meilleures pratiques en Europe et aux Etats-Unis pour améliorer la logistique des grands sites de construction en zone urbaine.

A l'instar de ce qui a été fait à Londres, il pourrait ainsi être exigé la mise en place de :

- **Plan Logistique du site de construction** avant le début des travaux. Ce plan doit viser à fluidifier la circulation des véhicules de transport de marchandises à destination et en provenance des chantiers de construction pour livrer les matériaux et éliminer les déchets de manière sûre, efficace et respectueuse de l'environnement.
- **Dispositions spécifiques** pour renforcer la sécurité routière. A l'image du dispositif anglais CLOCS (Construction Logistics and Cyclist Safety) qui

consiste, d'une part, en des équipements spécifiques des camions (protections collatérales vis-à-vis des cyclistes, rétroviseurs supplémentaires pour réduire les angles morts, alertes sonores et signalisations visuelles sur les camions) et, d'autre part, en une formation spécifique pour tous les conducteurs sur la sécurité des usagers de la route les plus vulnérables (piétons, cyclistes).

Un **Centre de Consolidation pour la Construction** (CCC) afin de faire évoluer les pratiques pour une chaîne d'approvisionnement de la construction plus durable.

Les résultats finaux du projet SUCCESS démontrent que la mise en place d'un CCC peut **réduire le nombre de trajets** quotidiens vers un chantier de 65%. Les émissions polluantes seront fortement réduites (-35% en milieu urbain et -28 % en dehors), ainsi que les émissions de CO₂ (-50%). Un CCC peut également **générer de la valeur ajoutée** pour les fournisseurs comme pour les entreprises de construction, l'opérateur du CCC pouvant proposer des **services complémentaires** tels que le préassemblage de composants ou le "kitting" de matériaux.

FAVORISER LES LIVRAISONS DE NUIT LORSQUE POSSIBLE

La livraison de nuit en *Business to Business* (BtoB) fait partie des solutions possibles pour faire face aux problèmes de congestion en journée et désengorger la ville, mais **aussi améliorer les conditions d'exercice** des conducteurs-livreurs.

« La favoriser passe par un assouplissement des horaires de livraison, par exemple avant 6h, et entre 21h et minuit, lorsque le trafic urbain est moins important. »

Partenaire Gatmarif

« Il faut qu'on puisse étaler un peu plus les horaires de tournées et profiter des moments où les rues sont vides, soit très tôt, soit tard le soir entre 22h et minuit. »

Hugues Pouzin, CGI

L'enjeu pour le développement des livraisons de nuit est surtout d'améliorer son **acceptabilité auprès des riverains**, en évitant les nuisances, tout particulièrement les nuisances sonores. A cet effet, on privilégiera les livraisons de nuit dans les zones d'activité ou d'entreposage qui ne sont pas habitées.

Et dans les zones plus denses on adoptera des mesures pour limiter le bruit :

- ▶ Aides aux transporteurs pour investir dans du **matériel moins sonore**, conforme aux prescriptions Certibruit et normes Piek
- ▶ Aide des clients pour s'équiper de **dispositifs à double sas** pour accueillir les livraisons
- ▶ Intégration systématique de sas lors de nouvelles constructions de bâtiments accueillant des activités commerciales
- ▶ Obligations dans les **règlements locaux d'urbanisme** de créer des préaux isolés phoniquement pour tout aménagement de surfaces commerciales, et une zone logistique pour un camion à quai acoustiquement assésé
- ▶ Formation des conducteurs à des **normes comportementales** pour des livraisons dans le respect des riverains.

RÉDUIRE LA SOUFFRANCE AU TRAVAIL DANS L'EXERCICE DE LA LIVRAISON URBAINE

Aujourd'hui, de nombreux conducteurs-livreurs ne veulent plus se rendre à Paris. En cause, le **stress lié aux difficultés de circulation** et de stationnement, aux incivilités des autres usagers de la route, la fatigue induite par cette charge mentale, la **pénibilité du port de charges** occasionnée par des stationnements éloignés, les **dangers dus à des aménagements inexistant**s ou inadaptés pour les livraisons, les risques routiers liés au partage de la voirie avec

les vélos... Plus de 9 répondants sur 10 de l'enquête menée par le Gatmarif considèrent que les conditions d'exercice des métiers de la livraison urbaine sont difficiles.

Cette situation entraîne un **manque d'attractivité** pour le métier, des difficultés de recrutement, du turn-over, des troubles musculosquelettiques et psychosociaux et des accidents.



Les entreprises déploient pourtant de **multiples actions pour recruter** : développement de l'alternance, information sur les métiers et opportunités de carrière dans les établissements de formation, participation à des salons/forums, coopération avec Pôle emploi pour la recherche de candidatures... Et il est tout aussi **complexe de fidéliser** leur personnel : parcours d'intégration, politique de rémunération, stabilisation des tournées de chaque livreur en dépit des contraintes opérationnelles, investissement dans des aides à la manutention et de manière générale des outils de travail performants, des véhicules confortables, promotion interne...

De leur côté, les **Pouvoirs Publics ont le devoir de faciliter l'exercice** de ce métier en agissant sur son environnement de travail et plus particulièrement sur ce qui dégrade les conditions de travail des livreurs. Il s'agit de décongestionner les villes, augmenter le nombre de places de livraison, aménager des aires de stationnement adaptées aux véhicules lourds et qui ne mettent pas en insécurité le personnel, faire

respecter les zones de livraison, **contrôler et sanctionner plus sévèrement** ceux qui ne respectent pas les règles et normes de la profession.

« Les collectivités ont un rôle à jouer à nos côtés pour développer l'attractivité de nos métiers qui souffrent d'un vrai déficit d'image, or le déménagement c'est un vrai métier logistique et d'organisation, un travail d'équipe, technique, un métier qui offre beaucoup d'opportunités et propose de belles perspectives. »

Hervé Brassac, CSD

RENFORCER LES DISPOSITIFS DE FORMATION DES MÉTIERS DU TRANSPORT ET LA LIVRAISON

8 répondants sur 10 de l'enquête conduite par le Gatmarif estiment qu'il serait nécessaire de **valoriser davantage**, par la formation et la certification, les **métiers de conducteur-livreur**. La profession encourage la mise en place d'une formation professionnelle qui permettrait de couvrir des enjeux essentiels tels que la relation clients, la gestion des conflits, les spécificités de la conduite urbaine, la sécurité, l'écoconduite, l'usage des matériels de manutention, les nouvelles motorisations des véhicules, la réduction des nuisances sonores, etc.

Il s'agit d'assurer la **professionnalisation de tous les nouveaux métiers du fret urbain**, alors que les micro-entrepreneurs à deux-roues liés à des plateformes numériques échappent largement aux obligations de formation auxquelles sont soumis les transporteurs et leurs salariés.

Il s'agit aussi de permettre une montée en compétences des conducteurs-livreurs, dans un contexte d'exigences croissantes des clients, d'évolution de l'environnement urbain, de recherche conjointe d'amélioration de la productivité économique et de l'efficacité environnementale.

Les Pouvoirs Publics pourraient soutenir ces efforts en mettant en place un "**label bon conducteur**". Ce label sera attribué aux entreprises qui mettent le sujet au cœur de leurs politiques RH, s'engagent à former tous leurs conducteurs et à réduire ainsi le nombre d'infractions au code de la route et d'accidents.

« Il faut défendre le cadre social français pour les professions de la livraison et ne pas alimenter une concurrence improductive mais bien valoriser nos emplois. »

Tariel Chamerois, DB Schenker

3 / Accompagner la transition énergétique

AVOIR UNE VISION DE LONG TERME POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE EN ZONE URBAINE

Les acteurs du transport sont particulièrement conscients de l'empreinte carbone qu'ils représentent, mais sont également un maillon incontournable des *Supply Chains*.

Avec un environnement concurrentiel très fort et un besoin de service en augmentation constante, il est essentiel que les **mesures de transition écologique**, qu'elles soient financières, technologiques ou organisationnelles, **s'inscrivent dans la durée**. Les acteurs concernés doivent pouvoir s'y investir pleinement sans redouter un changement de cap à mi-chemin

du remplacement de leur parc, ou un arrêt des aides financières pour des raisons politiques. Ils doivent avoir de la visibilité à moyen et long termes sur les orientations qui seront prises, pour s'y conformer dans des délais soutenables, conformément au rythme d'achat et de renouvellement de leurs flottes.

Pour une promotion de la mobilité durable, favorisons les mesures d'efficacité énergétique les plus rentables, qui tiennent compte d'une approche globale de la mobilité (formations, véhicules, carburants, infrastructures). Cette approche ne doit pas dépendre d'échéances électorales mais d'une **vision à long terme** et d'un investissement important dans les infrastructures qui en découlent. Cette implication doit mobiliser les constructeurs de véhicules **dont les technologies** et leur offre pour le secteur doivent gagner en maturité.

Les incitations économiques agissant à la fois sur l'offre et la demande doivent pouvoir être maintenues sur une durée suffisamment longue pour être efficaces : l'accélération et la **transition vers une mobilité propre** doivent concerner tous les types de véhicules et matériels roulants, pas simplement les véhicules particuliers.

Il faut au moins 10 ans pour passer de la norme Euro 5 à 6 pour les poids-lourds et les VUL. Pour réduire cette durée de transition, des incitations adaptées aux investissements sont nécessaires. Au vu des objectifs ambitieux de la ville de Paris pour les Jeux Olympiques et d'autres échéances majeures, il semble nécessaire de prolonger le dispositif de suramortissement "vert".

« Pour être rentables, les entreprises de transport pour compte propre gardent leurs véhicules longtemps, car ils coûtent chers, sont souvent spécifiques et difficiles à amortir ; au moment de renouveler un véhicule, ces entreprises doivent être assurées que ce dernier aura encore le droit de circuler jusqu'à la fin de sa période d'amortissement ou de son contrat de location de longue durée. »

« Cette échéance des Jeux Olympiques est une formidable opportunité et une pression supplémentaire sur le transport et les chargeurs. Cet accélérateur du changement doit cependant mettre en phase les capacités réelles d'adaptation des acteurs de la logistique, dans un contexte économique très incertain. »

Jean-François Agenor, AUTF

PRENDRE DES DÉCISIONS POLITIQUES COMPATIBLES AVEC LA MATURITÉ DES TECHNOLOGIES

La technologie doit être adaptée à l'usage du véhicule ; dans ces conditions, l'électrique par exemple ne peut pas être aujourd'hui une solution générale pour tous les véhicules et tous les métiers de la *Supply Chain*.

Toute la chaîne d'approvisionnement est concernée par les enjeux d'une mobilité "bas carbone", et les politiques de lutte contre les nuisances environnementales et le dérèglement climatique sont légitimes. Mais elle se heurte aujourd'hui à la réalité du marché, et plus largement à une problématique de politique industrielle du côté des constructeurs qui nécessite des temps longs, alors que ceux-ci ont largement investi ces dernières années dans la conception de moteurs diesel de norme Euro 6 et se préparent à l'arrivée de la norme Euro 7 à l'horizon 2025.

La conséquence est qu'actuellement il n'existe pas suffisamment sur le marché de solutions de véhicules à motorisation alternative pour le transport de marchandises, et leur coût est très élevé car non industrialisé.

Par exemple, seul un constructeur commercialise des VUL au GNV ; en électrique, il n'y a souvent qu'un seul fabricant dans un cubage donné ; aucune offre n'est commercialisée pour des véhicules lourds à l'hydrogène.

Comment alors les spécialistes du transport et de la livraison peuvent-ils se convertir rapidement et en respect des échéances qui leur sont imposées ?

« Les camions électriques sont la solution aux problèmes de pollution, émissions de CO₂, nuisances sonores... mais ils ne sont pas commercialisés, ni à l'échelle suffisante pour le secteur lorsque des modèles existent. »

Hervé Street, Star Service

Par ailleurs, le temps de disposer de ces nouveaux modes de transport, plus vertueux et avec tout ce qu'ils requièrent d'installations et de structures d'avitaillement, il est possible de réduire l'empreinte carbone par des **solutions alternatives**. La mise en place d'outils d'analyse performants, ayant pour objet l'amélioration et l'optimisation des moyens, peut optimiser une juste utilisation des sources



« La mise en place d'outils numériques va nous permettre d'optimiser nos tournées en 3 ans. Mais proclamer l'utilisation d'un nouvel outil ne suffit pas et il faut beaucoup d'investissement managérial, de formation et de pédagogie. »

Pierre Gras, groupe Duval

d'énergie. Les systèmes d'information, les formations d'écoconduite, les biocarburants... sont autant de solutions qu'il faut pouvoir valoriser dans une démarche de transition adaptée. Cela donnera le temps aux technologies de mûrir et aux transporteurs de prévoir leurs financements pour la transition vers de nouveaux équipements.

Une vision globale donc, et l'industrialisation des technologies dites vertes, une fois stabilisées, permettra aux transporteurs de savoir où et comment investir, dans le respect du principe de **neutralité technologique**, sans s'engager de manière irréversible dans des technologies non matures. C'est une garantie de moins de gaspillages, de prises de risque et de flexibilité nécessaires pour s'adapter aux futurs besoins de livraison urbaine.

Il ne faut pas imposer au transport une transition technologique qui risquerait de pénaliser l'ensemble des activités et le coût des opérations, mais **accompagner une démarche progressive vers des modes durables**. Cela passe par une incitation pour aider le marché à déployer et exploiter plus rapidement les nouvelles technologies sur la route. Sans compter le développement en amont d'un réseau d'avitaillement pour assurer une couverture adéquate des territoires.

COORDONNER LA MISE EN PLACE ET LES CRITÈRES DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

Les Zones à Faibles Émissions (ZFE) qui se mettent en place doivent accompagner les changements qu'elles impliquent pour les flux de marchandises et être **harmonisées au niveau national**.

Si le déploiement de ces zones à faibles émissions et zones zéro émission n'est pas concerté, en prenant en compte les contraintes des divers acteurs concernés (transport de personnes, livraisons, artisans...), il représente un risque, comme l'indique Valérie Cornet (AUTF), « *de basculement des véhicules polluants vers d'autres territoires* ». Elle prévient aussi qu'il faudrait conserver des dérogations d'accès pour les marchandises pondéreuses, par exemple le béton, le vrac, les citernes pulvérulentes de farine pour les boulangeries. Certains types de marchandises ne peuvent pas être transportés avec des véhicules légers.

Il est également important de revoir les **préavis de mise en place des ZFE**, pour les adapter à la réalité des opérations et aux délais incompressibles de renouvellement des véhicules. « *Pour une flotte en location, les contrats sont de 5 ans au minimum, et il faut 8 mois en moyenne entre la décision d'acquisition et l'exploitation d'un nouveau véhicule* », nous explique également Fabrice Accary (AUTF). Un transporteur ne peut retirer tous ses véhicules d'une zone, avec une organisation en place, pour la substituer avec des véhicules "verts".

Par ailleurs, compte tenu des avantages en termes d'émissions polluantes et sonores apportées par les nouveaux véhicules sur les ZFE, les **investissements lourds** des transporteurs dans ces matériels devraient

être récompensés par une réduction des tarifs de stationnement, l'accès à des voies réservées ou des emplacements de livraison dédiés, et des plages horaires de livraison élargies. Grâce à ce type de compensations, le remplacement des autres véhicules ou de motorisation est envisageable plus rapidement.

« *Le calendrier des ZFE n'est pas le même dans les grandes villes et il en résulte un océan de complexité. Faute d'application des mêmes restrictions, un déménageur qui accéderait à Paris serait persona non grata à Lyon avec le même véhicule. L'accès des véhicules est de plus en plus difficile à appréhender.* »

« *Les déménageurs disposent actuellement d'une dérogation pour accéder à Paris et sa métropole avec des véhicules non éligibles à la vignette Crit'Air, ou classés Crit'Air 5 ou 4. Si cette dérogation n'est pas renouvelée au-delà du 1^{er} juin 2021, bon nombre de professionnels ne pourront plus exercer dans un périmètre qui concentre un volume considérable d'opérations de déménagement.* »

Hervé Brassac, CSD

ENVISAGER UNE AUTORISATION DE CIRCULATION EN ZFE POUR UNE FLOTTE LABELLISÉE

L'organisation des tournées (les clients à servir, etc.) est réalisée sur l'ensemble du parc et non en fonction de chaque véhicule. **Contraindre des zones de circulation** à certains camions ce n'est pas différencier certains transporteurs des autres, mais mettre en difficulté l'ensemble des opérateurs.

C'est pourquoi, afin de mieux intégrer les contraintes des opérateurs, tout en améliorant progressivement la qualité des parcs de véhicules qui circulent en milieu urbain, le Gatmarif propose de mettre en place une **labellisation de la flotte** dans son

« *On a besoin de flottes polyvalentes et d'un mix énergétique pour faciliter la conversion des parcs de véhicules. L'accès aux ZFE pourrait être donné pour une flotte complète, via la labellisation de la flotte, pour reconnaître les efforts de l'entreprise.* »

Valérie Cornet, AUTF

ensemble. En validant un transporteur sur son effort global, on permet plus de **flexibilité dans les pratiques**.

Les acteurs sont alors plus facilement contrôlables quant au respect des critères de circulation en ZFE. Et pour inciter la totalité des opérateurs à atteindre une flotte verte à 100%, il serait possible de mettre en

place une classification de type or / argent / bronze, selon le taux de conversion du parc. A cet effet, pourrait par exemple être utilisé le label Objectif CO₂. En faisant évoluer les taux de conversion d'année en année pour viser toujours plus de véhicules convertis, l'évolution de cette labellisation deviendra un **gage de qualité et d'excellence**.



RÉCOMPENSER LES COMPORTEMENTS VERTUEUX PAR UNE BONIFICATION

Plutôt que d'évoquer de nouvelles sanctions pour les acteurs du transport telles que l'Ecotaxe régionalisée, le Gatmarif souhaite que les conseils régionaux et collectivités territoriales considèrent l'ensemble des approches récentes pour les faire converger autour des grandes agglomérations telles que l'Île-de-France vers un système dans lequel tous les véhicules (inclus ceux des particuliers) seraient soumis aux mêmes critères : les flottes de véhicules polluants et peu efficaces seraient exposées à une pénalité, tandis que les flottes incorporant des véhicules de nouvelle génération, aux énergies propres, ou dont le chargement serait totalement optimisé seraient à l'inverse récompensés.

Il est important de considérer l'optimisation de chargement, ou de tournées, dans le calcul de cette mesure. Car en exploitant l'ensemble des recommandations précédemment émises, ce qui est actuellement perçu comme une sanction deviendrait une **incitation à la conversion**. Et les premiers véhicules convertis, grâce à ces primes de passage, permettraient aux transporteurs d'investir plus rapidement dans leurs autres véhicules.

De plus, il faut comprendre que « *des frais supplémentaires à payer par les transporteurs mettent en danger leur compétitivité* », comme l'explique Philippe Munier (TLF). Des **pénalités d'exercice** compromettent fortement la capacité à investir massivement dans de nouvelles technologies et véhicules, et serait donc **contre-productives pour la filière**. Si ce type de mesure est appliqué à l'ensemble de la flotte d'un transporteur, cela pourrait avoir un double impact positif : valoriser et encourager les acteurs les plus avancés à poursuivre leur effort, et sanctionner les véhicules de sociétés non immatriculées au registre des transporteurs, en les faisant contribuer aux primes reversées aux transporteurs qui s'engagent dans la transition écologique.

« Si l'on met en place des laissez-passer pour ceux qui ont des véhicules Crit'Air 1, cela va favoriser le verdissement des flottes de véhicules »

Hugues Pouzin, CGI

DÉVELOPPER LA CONNAISSANCE DES ÉNERGIES ALTERNATIVES

Le constat réalisé par la majorité des acteurs est le **manque de connaissance** sur les nouvelles énergies, leur fonctionnement, et les avantages ou les inconvénients qu'elles impliquent. Que ce soit à court ou long terme, les transporteurs se voient guidés vers de nouvelles technologies sans avoir suffisamment de recul sur les bénéfices réels pour l'environnement, l'efficacité à l'usage et l'impact financier. Et ce défaut d'information se trouve à tous les niveaux puisque les études existantes, et les acteurs impliqués, ne trouvent pas toujours un consensus.

Il semble donc nécessaire, selon le Gatmarif, d'appuyer la mise en place d'un état des lieux pour toutes les énergies nouvelles qui impacteraient le transport, tous modes confondus. Un **outil d'aide à la décision**, construit à partir de cette cartographie pourra faciliter les choix des entreprises comme des collectivités à se lancer, que ce soit pour les véhicules comme pour les bornes d'avitaillement qui leurs seront nécessaires, et peut-être le dimensionnement de la voirie.

Avoir une véritable connaissance, transparente et accessible à tous, permettra de limiter les réticences au changement par faute de visibilité. Elle apportera des **arguments constructifs** à tous ceux qui ne sont pas en capacité de prendre des décisions et garantira des investissements durables pour les entreprises qui renouvellent leurs camions. Il est très probable aussi que cette connaissance permettra un travail sur le dimensionnement de stations d'avitaillement multi-énergies et une répartition sur le territoire, quels que soient les choix des professionnels.

LORS DE NOTRE ENQUÊTE, NOUS AVONS PU CONSTATER QUE L'UTILISATION ET LES SPÉCIFICITÉS D'UN CARBURANT COMME LE B100 N'ÉTAIENT PAS SUFFISAMMENT CONNUES.

POSITIONNER PLUS RAPIDEMENT LES NOUVEAUX CARBURANTS AUX NORMES CRIT'AIR

En lien avec la proposition précédente, il est nécessaire que les travaux actuels sur les **biocarburants de deuxième et troisième génération** soient mieux connus et vulgarisés, à travers par exemple des cas d'usage, et rapidement mis à la disposition des

professionnels. L'accès à de tels résultats et un positionnement clair des Pouvoirs Publics vis-à-vis de chaque nouveau biocarburant grâce à l'attribution d'un niveau Crit'Air permettraient à de nombreux transporteurs de s'aligner sur ces solutions, dont les **aménagements sont moins coûteux** et plus flexibles qu'un remplacement de véhicule.

Les carburants de nouvelle génération font partie des options les plus viables à court terme pour **limiter l'impact environnemental** des opérations de transport. Mais avec la modification moteur nécessaire, facile à mettre en œuvre sans trop d'impact sur les coûts de fonctionnement, il est également très aisé d'inverser la démarche pour revenir à des carburants fossiles.

EXEMPLE : LE B100 EST COMPATIBLE SUR LES MOTEURS EURO I À V ET PAR SIMPLE "RETROFIT" SUR LES EURO VI. CE CARBURANT EST UTILISABLE SUR UNE LARGE GAMME DE POIDS-LOURDS DIESEL, SANS MODIFICATION DE LA MOTORISATION.

Il est donc important à la fois d'assurer le caractère "irréversible" nécessaire à l'acquisition de la norme Crit'Air 1, tout en rendant possible éventuellement un retour à du diesel dans la perspective d'un changement de propriétaire (au risque d'une valeur résiduelle à zéro en fin de première vie). A cet effet, un système de plombage pourrait garantir l'irréversibilité sans injurier l'avenir.

« Pour une échéance comme les Jeux Olympiques en 2024, la seule solution viable industriellement pour avoir un impact carbone positif c'est de préserver la motorisation actuelle et mettre à disposition des carburants plus vertueux (B100 s'il ne vient pas d'huile de palme...) ».

Adhérent Syndicat Entrepositaire
en Boissons IDF

RENFORCER LES DISPOSITIFS DE CONVERSION DU PARC AUX NORMES ENVIRONNEMENTALES

Depuis des années les acteurs du transport redoublent d'efforts pour réduire leur empreinte carbone. Mais le secteur ne peut se reconverter seul, avec un coût de

remplacement complet du parc trop important, et alors que les infrastructures d'avitaillement ne sont pas encore suffisantes, dissuadant une conversion massive des moyens.

Aux surcoûts d'investissement engendrés par l'acquisition de véhicules dotés de motorisations alternatives (prix d'achat très supérieur aux véhicules thermiques), s'ajoutent des difficultés liées à une moindre autonomie des moyens de transport et des problèmes d'avitaillement, sources de coûts d'exploitation supplémentaires.

Les iniquités de traitement entre les opérateurs ralentissent également la reconversion d'un parc de véhicules, puisque les incitations et les aides de remplacement ne bénéficient pas à tous selon la période à laquelle ils se sont inscrits pour bénéficier des aides.

LE PASSAGE AU BIOGAZ OU AU CAMION ÉLECTRIQUE REPRÉSENTE DES BUDGETS TRÈS IMPORTANTS (SURCOÛT ESTIMÉ DE 30%) SUR UNE FILIÈRE COMPOSÉE À 96% DE TPE ET PME, QUI NE DISPOSENT PAS DES MOYENS DE LE FAIRE SANS ACCOMPAGNEMENT.

A cet égard, il est nécessaire que les aides proposées, actuellement très disparates d'une région à l'autre, et parfois opaques, soient dimensionnées pour couvrir les surcoûts à l'achat de véhicules "propres" (ce qui n'est pas actuellement le cas), mais plus largement tiennent compte de tous les coûts directs et indirects supplémentaires induits tout au long de l'utilisation de ce matériel. Les montants d'aides individuelles doivent ainsi être définis en fonction du TCO ("Total Cost of Ownership", ou coût total de possession).

Les incitations indirectes peuvent également aider les entreprises à s'engager dans la transition énergétique et transformer leurs parcs de véhicules, par exemple à travers la prise en compte de critères environnementaux dans les appels d'offres publics.

La conversion des parcs routiers ne peut se faire si les infrastructures ne sont pas suffisamment robustes et puissantes (recharge rapide) et dédiées à la profession, pour la recharge de camions électriques à batterie. Ces coûts d'usage, même s'ils sont compétitifs face au carburant traditionnel, se rajoutent au coût de conversion et ne facilitent pas une transition fluide. Renforcer un **soutien à l'investissement** des entreprises dans la conversion

« Il n'y a pas forcément de correspondance étroite dans les aides proposées, très disparates d'une région à l'autre, entre le surcoût et la définition des aides. Les aides sont calibrées avec des plafonds mais n'intègrent pas le surcoût de façon efficace. L'aspect financier constitue un obstacle majeur au renouvellement du parc ; l'aide devrait être proportionnée à la réalité du surcoût induit par le financement d'un véhicule GNV ou électrique. »

Hervé Brassac, CSD

de leurs flottes en pérennisant le dispositif de suramortissement accélèrera la transition des véhicules lourds vers l'énergie électrique.

Pour une vision à long terme de cette transition, il faut **encourager les expérimentations** pour envisager un déploiement à grande échelle de solutions électriques. La recharge électrique dynamique est un exemple de solution encourageante pour décarboner le transport routier, mais il y en a d'autres. Cette démarche est indispensable afin de permettre la **validation de nouveaux choix technologiques**. Cela permettra de tester une ou plusieurs alternatives, sur des zones préétablies et s'assurer de l'approbation de chaque nouvelle solution par toutes les parties en présence, qu'il s'agisse des opérateurs, des autorités ou du voisinage.

Ces évolutions pour le secteur ne sont pas anodines puisque les technologies pour accompagner la réduction de l'impact des transports routiers ne sont pas au rendez-vous. L'ensemble des transporteurs et logisticiens ont mis en place un grand nombre d'initiatives comme l'optimisation des flux, une meilleure gestion des chargements, le remplacement des carburants et moteurs, mais la neutralité carbone évolue moins vite que prévu.

Parmi les actions qui aideraient toute la filière à améliorer son impact environnemental en fonction de ses capacités, celle de défendre la norme de qualité de l'air et les objectifs de réduction de CO₂ devrait être suffisante. Il est en effet préférable d'imposer et **accompagner l'atteinte** de ces indicateurs plutôt que d'imposer un choix technologique aux professionnels (ex : obligation de rouler à l'électrique). Ce type de mesure est contreproductif et irréalisable pour la majorité des opérateurs de transport.

ÉLARGIR LES AIDES À TOUS LES ACTEURS, QUELLE QUE SOIT LEUR TAILLE

La valeur future de revente du véhicule industriel est un **élément crucial** dans le choix de **l'énergie alternative choisie**. Ce constat est d'autant plus marqué dans une phase d'amorçage du marché caractérisée par une **forte aversion au risque** des acteurs. Dans ce contexte, réduire l'incertitude associée à l'évolution de cette valeur de revente permettrait d'accélérer la pénétration du véhicule électrique sur le marché du transport de marchandises et de personnes. Une telle disposition serait vectrice d'une forte accélération de la transition vers des flottes électriques.

De plus, étendre les aides financières à l'acquisition non pas aux plus petits acteurs du transport mais à **l'ensemble des entreprises concernées par la livraison**, inclus les commissionnaires, permettrait de faire avancer plus rapidement la volonté de transition. Les leaders de la prestation de transport et livraison n'étant pas concernés par les conditions d'obtention de certaines aides, cela retarde le remplacement de leur parc, car ils ne peuvent alors investir dans de meilleurs outils de suivi et d'optimisation de l'activité. Pour rester compétitif, il faut pouvoir démontrer l'efficacité des opérations et les outils de traçabilité, l'informatisation, l'optimisation de chargement sont des leviers de négociation importants avec les autres acteurs de la *Supply Chain*.

En encourageant la conversion du parc des acteurs les plus importants, ce seront un plus grand nombre, rapidement, de poids-lourds et autres véhicules convertis qui circuleront dans les rues d'Ile-de-France. Ce seront aussi des sous-traitants qui s'aligneront derrière la demande et la réalité d'une nouvelle compétitivité basée sur une offre de transport vertueuse. L'augmentation forte du besoin en véhicules d'énergies propres permettra enfin l'industrialisation de ces modèles, et la baisse des coûts de fabrication.

« **Massifier la production de véhicules verts en augmentant la demande par les principaux acteurs les plus gros, c'est baisser le coût d'acquisition par rapport à la conception actuelle, ces véhicules ont l'avantage de réduire le besoin en pièces détachées et la maintenance.** »

Tariel Chamerois, DB Schenker

LANCER UNE ÉTUDE RELATIVE À LA CRÉATION DE STATIONS MIXTES D'AVITAILLEMENT

Tandis que le constat actuel est que les **bornes d'avitaillement électrique sont insuffisantes** sur tout le territoire français, une autre réalité va rapidement limiter le déploiement des véhicules alimentés en énergies vertes : la mixité énergétique. En effet, selon les choix des transporteurs dans les années à venir de véhicules alimentés en énergies alternatives aux carburants fossiles, il leur faudra des **bornes d'avitaillement spécifiques** et de préférence prioritaires à l'usage des professionnels.

Or, selon le type de motorisation et de conservation de l'énergie choisis (électrique, hydrogène, gaz naturel pour véhicules, biocarburants, etc.), pour un impact positif sur les émissions de gaz à effet de serre, il est urgent de mettre en place des **stations d'énergie mixte** pour l'avitaillement des transporteurs. Si la neutralité technologique est bien respectée pour les professionnels, il est probable que les prises d'alimentation énergétique, de stockage et capacité des stations sera à réfléchir pour qu'aucun acteur ne soit désavantagé. Par ailleurs, un retard ou absence de réflexion sur le sujet se répercuterait en un gaspillage évident, financier et matériel, puisqu'il mettrait en péril un certain nombre d'opérateurs qui seraient alors dans l'incapacité de couvrir des territoires spécifiques, ou **se projeter dans le temps**.

« **Il faudra assurer un maillage total du réseau qui correspond à ce qui existe pour le diesel, quels que soient les types d'énergie utilisés.** »

Valérie Cornet, AUTF

Avec l'augmentation croissante des besoins de manière générale, ce type de réflexion doit donc être réalisé et concrétisé par de véritables orientations stratégiques pour la région dès aujourd'hui.

INVESTIR RAPIDEMENT SUR LES INFRASTRUCTURES D'AVITAILLEMENT ÉNERGÉTIQUE

Les acteurs du transport et de la logistique alertent tous, par différents rapports, sur le besoin **d'adapter la ville à la logistique des flux** et non l'inverse, car derrière chacun des modes de livraison se cachent des organisations, des stocks et des transformations de produits. Le parc actuel en circulation dans l'environnement urbain doit être considéré comme incompressible, car déjà grandement optimisé et avec des besoins croissants.

En déployant massivement demain des véhicules à émissions réduites ou consommation électrique, ces derniers auront besoin de bornes de recharge et d'espace pour évoluer. La diversification des modes de livraison (hors camions) pourrait aussi impliquer de nouvelles plateformes de livraison.

Le financement de la plupart des aménagements pour optimiser les flux, le chargement des opérateurs, ou l'adéquation de leur parc aux besoins des *Supply Chains* est absorbé par les opérateurs eux-mêmes, pour des raisons de compétitivité économique. En revanche, les **infrastructures et l'alimentation énergétique** de ces nouveaux modes de transport, l'utilisation de structures immobilières alternatives et la création de points de ruptures pour atteindre le dernier kilomètre ne sont pas afférents à la profession mais des **choix d'urbanisation** pour répondre aux besoins de société.

« Il faut penser la problématique d'avitaillement au global. S'il nous faut faire des détours de 30 km pour se ravitailler, et attendre 40 min sur place pour faire le plein, cela impacte le temps de travail des chauffeurs et notre rentabilité. »

Fabrice Accary, AUTF

Aujourd'hui il est évident, au travers des retours d'enquêtes, que les bornes d'avitaillement dédiées aux nouvelles énergies ne sont pas en nombre suffisant ou peu adaptées aux usages logistiques modernes. Sans les dispositifs prévus pour stocker et réapprovisionner les véhicules en énergies renouvelables, les acteurs du transport ne sont pas incités à faire remplacer leur parc. Ils risqueraient d'être en difficulté,

voire dans **l'incapacité de réaliser des opérations existantes**, et de devoir compenser un coût additionnel dans leurs tarifs (détour nécessaire pour atteindre les stations d'avitaillement, faute de localisation appropriée). Mais le plus critique, pour ces acteurs, serait de perdre en volume d'activité faute d'attractivité client, en ne pouvant circuler aussi fluidement qu'avec leurs moyens actuels.

PROMOUVOIR ET INVESTIR DANS LA RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Avec toutes les évolutions qui existent ou arrivent sur le marché, que ce soit pour le transport ou la logistique, il est essentiel de pouvoir **disposer d'une veille** qui bénéficie à l'ensemble de la branche. Véhicules, équipements, systèmes d'information... vont tous révolutionner la manière de fournir la prestation de livraison et en particulier en milieu urbain. Activer un pôle de recherche et développement c'est donc anticiper et **mieux accompagner les changements de chaque génération technologique**, pouvoir les comparer efficacement et par leur évaluation identifier ceux qui correspondront le mieux à chaque acteur.

Cela permettrait aussi d'étudier les **outils de financement**, aides ou de soutien en termes de recherche et développement, qui bénéficieront à tous les acteurs de la mobilité. Les objectifs recherchés pour la profession : crédit d'impôt recherche, suramortissement pérennisé sur une mandature, primes à l'acquisition d'un véhicule propre généralisées sur les véhicules industriels.

L'autre avantage sera de mieux **diffuser les innovations** à l'ensemble du tissu économique : l'implication des entreprises dans la mobilité propre n'est pas qu'un simple enjeu de communication ou d'image de marque. Il faut faire comprendre à l'ensemble des entreprises, que les actions de "développement durable" sont aussi facteur de **développement économique** (formation, optimisation, prédiction).

« Une étude de recherche comme celle effectuée sur la 'Marchandise en ville' est vraiment intéressante en terme d'organisation de la ville, mais il faut affiner l'analyse qui est faite à partir de là. Tous les produits ne se prêtent pas à la mutualisation. »

Hugues Pouzin, CGI

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

1/ Coordination, harmonisation et régulation de l'environnement urbain

- ▶ Renforcer le rôle des Autorités organisatrices de la mobilité locale et régionale (AOM)
- ▶ Harmoniser les réglementations existantes
- ▶ Impliquer et écouter les professionnels du transport et de la logistique
- ▶ Mieux informer les professionnels en amont des événements impactant la circulation
- ▶ Assurer des calendriers d'application réglementaire réalistes
- ▶ Réguler la concurrence dans le transport et la livraison urbaine
- ▶ Renforcer les contrôles et sanctions face aux irrégularités et à la concurrence déloyale
- ▶ Bannir les décisions qui conduisent à des distorsions de concurrence
- ▶ Tenir compte dans les projets urbains des flux de marchandises en ville
- ▶ Envisager le partage intelligent des données
- ▶ Accompagner la transition numérique du secteur
- ▶ Responsabiliser les consommateurs finaux de la Supply Chain

2/ Une mobilité repensée, dans de meilleures conditions pour tous

- ▶ Promouvoir l'utilité sociale du transport
- ▶ Privilégier l'efficacité dans le choix des modes de transport
- ▶ Avoir une réflexion sur la mixité possible du transport de passagers et fret
- ▶ Résoudre le problème de stationnement des professionnels de la livraison
- ▶ Instaurer sur le territoire de Paris intra-muros un système de réservation performant d'emplacements de stationnement pour les déménageurs
- ▶ Tenir compte de la diversité des logistiques urbaines, liées aux spécificités produit
- ▶ Réserver des espaces logistiques urbains, adaptés à un usage professionnel
- ▶ Sécuriser les activités de transport des chantiers urbains
- ▶ Favoriser les livraisons de nuit lorsque possible
- ▶ Réduire la souffrance au travail dans l'exercice de la livraison urbaine
- ▶ Renforcer les dispositifs de formation des métiers du transport et la livraison

3/ Accompagner la transition énergétique

- ▶ Avoir une vision de long terme pour le développement durable en zone urbaine
- ▶ Prendre des décisions politiques compatibles avec la maturité des technologies
- ▶ Coordonner la mise en place et les critères des Zones à Faibles Emissions (ZFE)
- ▶ Envisager une autorisation de circulation en ZFE pour une flotte labellisée
- ▶ Récompenser les comportements vertueux par une bonification
- ▶ Développer la connaissance des énergies alternatives
- ▶ Positionner plus rapidement les nouveaux carburants aux normes Crit'Air
- ▶ Renforcer les dispositifs de conversion du parc aux normes environnementales
- ▶ Élargir les aides à tous les acteurs, quelle que soit leur taille
- ▶ Lancer une étude relative à la création de stations mixtes d'avitaillement
- ▶ Investir rapidement sur les infrastructures d'avitaillement énergétique
- ▶ Promouvoir et investir dans la Recherche et Développement

PERSONNES À CONTACTER

Le présent "Livre blanc" a pour objectif de mettre en perspective les 10 prochaines années en Ile-de-France qui s'avèrent cruciales tant au niveau environnemental qu'économique et social en accord avec les Pouvoirs Publics.

Le Gatmarif souhaite être la cheville ouvrière de cette évolution dans l'intérêt des professionnels et des Franciliens, faute de quoi des solutions alternatives non maîtrisées par les professionnels et les Pouvoirs Publics verront le jour et seront contrairement aux attentes exprimées que les professionnels de notre secteur.

Qui contacter pour se coordonner avec le Gatmarif et exploiter ces propositions :

Président :

Jean-Pierre Gaumet, FNTR :
jeanpierre.gaumet@wanadoo.fr

Vice-Présidents :

Philippe de Clermont Tonnerre, Union TLF :
gatmarif@hotmail.com

Hugues Pouzin, CGI : gatmarif@hotmail.com

Eric Sasdelli, SEI : gatmarif@hotmail.com

Délégué Général :

Jean-Marc Paris : jmpgatmarif@hotmail.com

Mail : gatmarif@hotmail.com

gatmarif

46 Avenue de Villiers - 75017 Paris
gatmarif.fr