

Programme mobilité 3.0

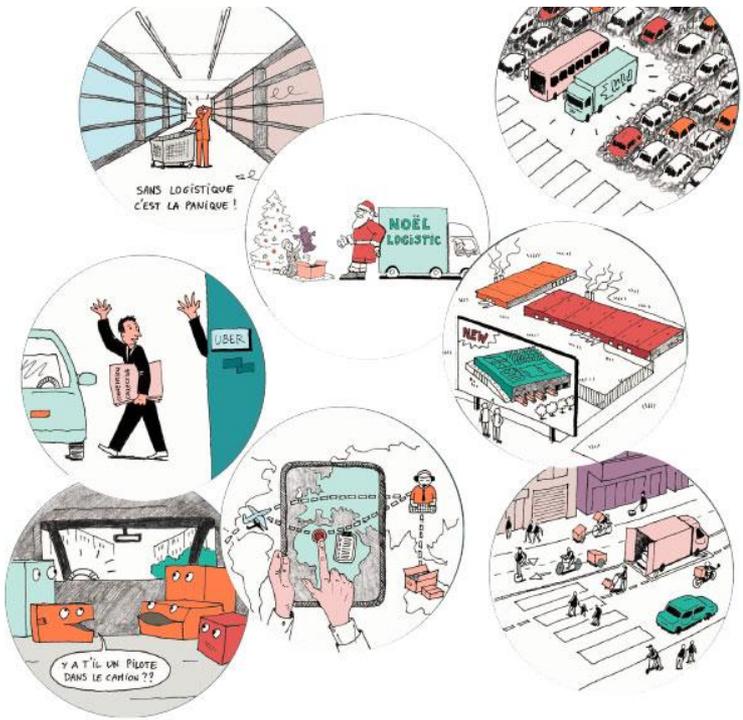
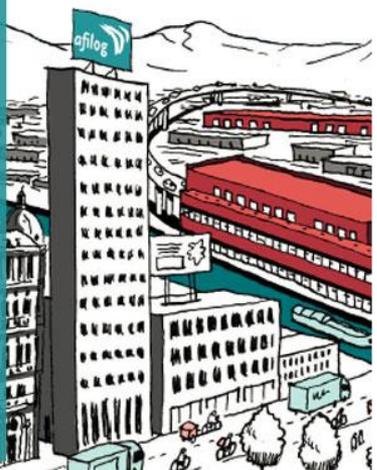
Feuille de route Logistique urbaine

Livrer et être livré à l'heure du numérique : un défi pour les villes et les campagnes

PROPOSITIONS POUR LA LOI D'ORIENTATION SUR LES MOBILITÉS

CAHIER D'ACTEURS
ÉLABORÉ PAR

DANS LE CADRE DU PROGRAMME



Contexte et enjeux

- **Le transport de marchandises et logistique = 10 % du PIB, 2 million d'emplois, 10% des salariés**
- **78 millions de m² d'entrepôts de plus de 5 000 m².**
- **1 emploi en ville = 1 livraison/j, Cas particulier de Paris : 30 % du PIB et 20 % de la population, 3ème ville la plus dense du monde (20 000 hab/km²) → plus la densité est forte plus les contraintes d'espace public sont fortes, pour la mobilité des personnes comme de la logistique en ville**
- **L'approvisionnement de la ville est une priorité !**
- **La contrainte de l'espace public en ville est très forte pour la logistique urbaine : difficulté d'implantation d'espaces logistiques urbains, contraintes sur l'espace public de voirie**
- **Le e-commerce transforme profondément les chaînes logistiques. Le rapport du consommateur au lieu et temps de la livraison : exigence forte, sous estimation du cout global, impact fort sur l'espace public**

Propositions du groupe ATEC ITS France, AFILOG, TLF

1. **Connaitre : Comprendre et analyser les flux logistiques, et leurs interactions avec les autres usages de l'espace**
2. **« *Cooperation et coopetition* » : mettre à profit l'usage des outils numériques et en définir un cadrage protégeant les intérêts de la profession**
3. **Prendre sa part de responsabilité sociale et sociétale**
4. **Optimiser et dynamiser l'occupation de l'espace**
5. **Créer de nouvelles marges d'expérimentation pour les acteurs publics et privés**

Connaitre : Comprendre et analyser les flux logistiques, et leurs interactions avec les autres usages de l'espace

1. **Mise en place de l'Observatoire National de la logistique permettant de réaliser, centraliser, consolider, capitaliser et mailler des observations et études** : structuration spatiale de la logistique nationale; étude des performances environnementales comparées entre modes de transport; enquêtes publiques de type enquêtes TMV ; évaluation standardisées de politiques publiques, expérimentations, projets, pratiques... ; accessibilité des livreurs à la ville;
2. **Constitution de sets de données obligatoires pour les agglomérations** dotées d'un Plan de Déplacements Urbains; Systématiser la géolocalisation des données (*floating truck data* combiné aux *floating car data*)
3. **Comprendre et quantifier les différents usages des modes de transport (marchandises et passagers) qui se partagent l'espace public** et leurs impacts sur la consommation d'espace-temps, dans un contexte de diversification des usages/vitesses/gabarits (bicycles, monocycles... sur trottoirs, sur chaussée...).
4. **Mesurer les impacts environnementaux des pratiques de transport et logistiques en conditions réelles** d'usage et selon segmentation (ex : GNV vs diesel d'usage, etc.).

« Cooperation et cooptation » : mettre à profit l'usage des outils numériques et en définir un cadrage protégeant les intérêts de la profession

1. **Garantir l'anonymisation de données d'opérateurs privés** (traces GPS, types de véhicules, consommations, volumes...) à travers des conventions et des protocoles d'anonymisation garantis par le MTES
2. **Développer un outil collaboratif** permettant de consolider des informations sur la voirie par *crowdsourcing*, ainsi que le signalement en temps réel de toute information affectant le trafic ou l'infrastructure.
3. **Cadrer par la loi les conditions d'exercice, de rémunération et l'architecture des plateformes numériques** (répartition juste de la valeur; optimisation du remplissage des véhicules),
4. **Garantir la confidentialité des données** numériques fournies par le transporteur à la plateforme,
5. **Garantir que le transporteur puisse agir** sur l'organisation des flux, le coût du transport, la relation avec le client, etc.
6. **Cadrer juridiquement le transfert de responsabilité** en cas de changement de transporteur pour l'optimisation de tournées et la massification des flux.
7. **S'appuyer sur des technologies** permettant les *smart contracts* (ex. : *blockchain*)

Prendre sa part de responsabilité sociale et sociétale

1. Accélérer le passage au gaz naturel et au biogaz, comprimé et liquéfié, ainsi qu'aux autres énergies nouvelles, à travers la mise en place de zones environnementales associées aux vignettes CRIT'AIR, selon un calendrier calé sur les cycles de renouvellement de flotte.
2. Rendre obligatoire la réglementation de ces zones aux territoires dotés d'un Plan de Déplacements Urbains.
3. Intégrer le bioGNV à la vignette CRIT'AIR très faibles émissions.
4. Amener les distributeurs d'énergies propres à une carte commune d'avitaillement interopérable.
5. Favoriser l'émergence de stations publiques énergies nouvelles.
6. Mettre à disposition des transporteurs des outils interactifs sur les stations de charge des véhicules propres (GNV, Électrique) avec localisation, disponibilité, temps moyen de charge, ...
7. Bannir les vieux véhicules utilitaires (deux roues, camionnettes, camions) selon un calendrier concerté et anticipé.
8. Protéger les travailleurs indépendants livreurs, travaillant pour les plateformes numériques en les rattachant à des conventions collectives, à un registre spécifique et en leur ouvrant des assurances et des droits à la formation.

Optimiser et dynamiser l'occupation de l'espace

1. **Faciliter le renouvellement de sites pour l'ensemble des plateformes logistiques** à travers des mesures fiscales donnant un avantage aux opérations de démolition/reconstruction/restructuration.
2. **Rendre obligatoire un quota de 20 % de surfaces logistiques dans les projets d'aménagement** de plus de 50 000 m² de SHON (parallèle loi SRU logement social).
3. **Alléger la réglementation des entrepôts** : inflation de textes relevant de l'urbanisme et de de l'environnement : ICPE, autorisation environnementale, études d'impact et compensation des terrains agricoles, décret sur l'agrément en Île-de-France, etc. Instruction des dossiers en six mois maximum.
4. **En contexte urbain** favoriser la mixité programmatique et permettre la coexistence dans un même programme ou bâtiment d'activités différentes.
5. **En contexte périurbain**, organiser la clusterisation & plateformeisation logistique : - réserver des emprises de grandes dimensions pour permettre le développement de villages logistiques plutôt que le mitage le long des axes routiers ; - rendre la planification de ces infrastructures obligatoire dans les schémas d'orientation (SRADDET, SRDEII...).
6. **Cadrer juridiquement les solutions de réservation de places de livraisons. Modifier le cadre réglementaire pour permettre la réservation** (ex : gestion dématérialisée de permission de voirie, ...)

Créer de nouvelles marges d'expérimentation pour les acteurs publics et privés

1. **Assouplir le dispositif France Expérimentation** pour qu'il soit plus accessible aux acteurs de toute taille.
2. **Accompagner l'expérimentation de véhicules optimisant l'occupation de l'espace** (véhicules autonomes, *platooning*, etc.).
3. **Accompagner l'innovation dans le secteur de l'immobilier logistique** avec un traitement rapide et facilité des dérogations.
4. **Garantir des délais d'instruction de six mois maximum pour le traitement de toutes les formalités administratives pour la construction d'entrepôts urbains innovants** en termes d'architecture (ex. : entrepôts verticaux) et localisation (ex. : zones urbaines désaffectées, parkings souterrains). Permettre le traitement de ces dossiers sur le mode dérogatoire si la réglementation existante (ICPE, ERP...) ne le permet pas.
5. **Apporter de la souplesse à la circulaire interministérielle sur la signalisation routière** pour que les collectivités puissent (sans dossier dérogation DSCR) réaliser et matérialiser des modes d'aménagement nouveaux de la voirie.

La logistique urbaine représente un enjeu important pour la mobilité en ville

Elle est peu traitée dans la LOM (possibilité de se constituer en AO Marchandise en cas d'insuffisance de l'offre privée)

Tout ne relève cependant pas de la loi.

Les AO disposent de la régulation de l'espace public : un outil clef, une ressource rare !

Des démarches collectives AO + transporteurs se mettent en place dans les grandes agglomérations

La tarification des activités générant de fortes contraintes publiques n'est pas envisagée par les acteurs du secteur, elle serait certainement très efficace ...

Merci pour votre attention !

Jean COLDEFY,

ATEC ITS FRANCE

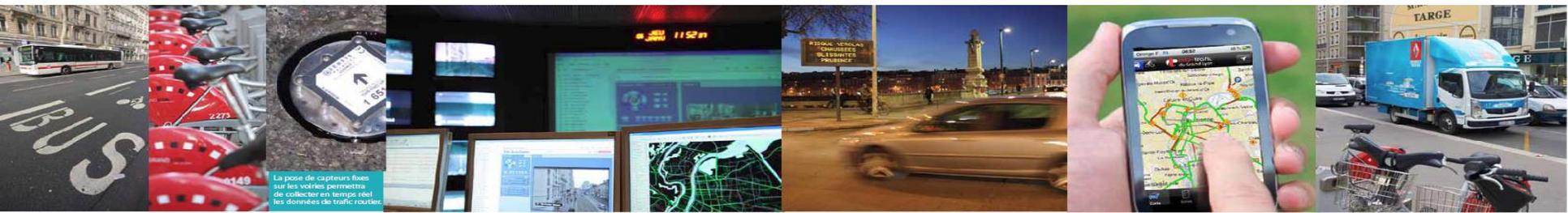
www.atec-itsfrance.net



Directeur du programme Mobilité 3.0, ATEC ITS France

Expert indépendant, c3i@sfr.fr

Tél : +33 (0)7 60 03 85 30



La pose de capteurs fixes sur les véhicules permet de collecter en temps réel les données de trafic routier.