

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

ATEC
ITS FRANCE

afilog



CARA
EUROPEAN CLUSTER
FOR MOBILITY SOLUTIONS

DANS LE CADRE DU PROGRAMME



SOMMAIRE

PRÉAMBULE : UN ALIGNEMENT D'ÉTOILES FAVORABLE ENTRE LA DÉMARCHE MOBILITÉ 3.0 ET LES ASSISES DE LA MOBILITÉ	3
LIVRER ET ÊTRE LIVRÉ À L'HEURE DU NUMÉRIQUE : UN DÉFI POUR LES VILLES ET LES CAMPAGNES	4
CONTEXTE	5
LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES : UN « IMPENSÉ » PRÉSENT DANS LE QUOTIDIEN DES CITOYENS ET DES ENTREPRISES	7
Chiffres-clés	7
La mobilité des biens imbriquée dans la mobilité des personnes	7
La mobilité des marchandises dans un contexte de mutations de l'économie et de place croissante du e-commerce	8
Les nouvelles tendances et les signaux faibles SE dessinANT ces dernières années	9
Un défi : la création de valeur durable et justement partagée	9
La logistique : des logiques articulant statique et dynamique	9
PROPOSITIONS POUR UN TRANSPORT DE MARCHANDISES FRUGAL EN ESPACE, SOBRE EN ÉNERGIE ET ÉCONOME EN ÉMISSIONS DE POLLUANTS	10
Par tous et pour tous : comprendre et analyser les flux logistiques et leurs interactions avec les autres usages de l'espace	11
« Cooperation and coepetition » : mettre à profit l'usage des outils numériques et en définir un cadrage protégeant les intérêts de la profession	12
Prendre sa part de responsabilité environnementale et sociétale	13
Optimiser et dynamiser l'occupation de l'espace	14
Créer de nouvelles marges d'expérimentation pour les acteurs publics et privés	15
SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES	16
Les 10 propositions phares dans la loi d'orientation des mobilités	16

PRÉAMBULE : UN ALIGNEMENT D'ÉTOILES FAVORABLE ENTRE LA DÉMARCHE MOBILITÉ 3.0 ET LES ASSISES DE LA MOBILITÉ



Le contenu du présent document a été élaboré dans le cadre de la démarche Mobilité 3.0, portée par ATEC-ITS France, qui en est à l'origine, avec le soutien du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. En tant que chef de file de Mobilité 3.0, ATEC-ITS a également fait des propositions sur les aspects concernant la mobilité des personnes.

Le calendrier des Assises de la Mobilité a permis de mobiliser le contenu déjà esquissé au sein de Mobilité 3.0 et de l'affiner pour la préparation du projet de Loi d'Orientation sur les Mobilités.

Avec l'appui technique du cabinet de conseil SETEC, Afilog a piloté et rédigé ce travail pour le compte du collectif composé d'ATEC-ITS France, l'Union TLF et CARA, en mobilisant les acteurs du secteur à travers un questionnaire en ligne et des groupes de travail.

ATEC ITS France est l'association rassemblant les acteurs des transports terrestres. Son domaine d'activité est celui de l'exploitation durable des systèmes de transports terrestres, urbains et interurbains, de voyageurs et de marchandises. Ses membres sont les donneurs d'ordres, publics et privés, les opérateurs de systèmes de transport, les opérateurs de systèmes de communication, les industriels, les bureaux d'études et les consultants du secteur.

Afilog réunit les professionnels de l'immobilier logistique et les acteurs de la supply chain : promoteurs, investisseurs, logisticiens, transporteurs, architectes, conseils, collectivités. Le fil rouge d'Afilog est la spatialisation de la fonction logistique, sous les angles foncier, immobilier, règlementaire, architectural et financier.

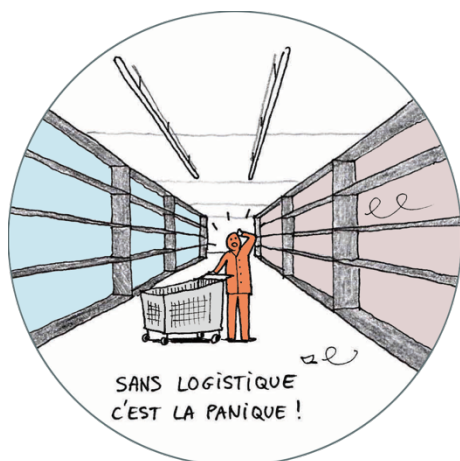
L'Union TLF est la première organisation professionnelle représentative de l'ensemble des métiers de la chaîne du transport et de la logistique. L'Union représente, promeut et défend les intérêts de l'ensemble du secteur d'activité. Les entreprises adhérentes à L'Union TLF représentent 15,11 % des entreprises et 28,87 % des salariés. Elles exercent dans les secteurs du transport routier de lots complets et partiels ou de la messagerie et de l'express.

CARA European Cluster for mobility solutions rassemble plus de 200 industriels, opérateurs de transports, centres de recherche et de formation. Labellisée Cluster de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et Pôle de Compétitivité, l'association est membre associée et représentante de la PFA Filière Automobile et Mobilités. Référence en Europe, CARA poursuit deux grands objectifs complémentaires :

- accompagner les mutations de la mobilité urbaine, plus particulièrement celle des systèmes de transport de personnes et de marchandises ;
- fédérer et animer la filière automobile & véhicule industriel en Auvergne-Rhône-Alpes, territoire de fournisseurs de technologies performantes pour le véhicule de demain.

De l'idée jusqu'au marché, CARA met en œuvre des actions collectives : projets de recherche et innovation, démonstrateurs en situation réelle, actions pour le développement économique et industriel de ses membres.

LIVRER ET ÊTRE LIVRÉ À L'HEURE DU NUMÉRIQUE : UN DÉFI POUR LES VILLES ET LES CAMPAGNES



Pour la mobilité des biens et des personnes, le changement est en cours. Le rythme est soutenu. Les modes de transport, le rapport au numérique, la relation à la possession et à l'usage, tout est bouleversé et souvent sans que les usagers, les pouvoirs publics, les entreprises des modèles traditionnels aient pu l'anticiper. Les changements sont porteurs d'opportunités business, apporteurs de solutions environnementales, offreurs de services nouveaux ; mais aussi de risques, par exemples sociaux, en l'absence d'un cadrage et d'une régulation publiques.

L'explosion des livraisons directes aux particuliers, avec le développement du e-commerce, fait rentrer le citoyen dans les coulisses du transport et la distribution des marchandises. Cette mise en lumière d'un maillon incontournable de l'économie nationale et locale, ainsi que les nouveaux enjeux qu'elle amène, sont une opportunité inédite d'intégrer la logistique à la transformation en cours des politiques publiques sur la mobilité, souvent centrées sur le voyageur. En effet, ce dernier est aussi un citoyen et un consommateur, dont la qualité de vie est impactée par la complétude et l'agilité de l'offre de transport de marchandises qu'il y trouve. La distribution des biens est aussi un pilier de la compétitivité des entreprises et des territoires.

La logistique est un marché concurrentiel et le rôle de l'État c'est d'accompagner la transformation de ce marché vers des pratiques nouvelles, en phase avec les objectifs de développement durable et de lutte contre le dérèglement climatique.

Le présent travail vise à formuler des propositions concernant le transport de marchandises, **urbain et non urbain**, pouvant être versées aux travaux des Assises des Mobilités (lancées le 19 septembre 2017), en vue d'alimenter le projet de Loi d'Orientation des Mobilités.

Ces propositions sont basées sur les contributions d'acteurs publics et privés recueillies selon un questionnaire anonyme semi-directif en ligne du 3 au 13 octobre 2017, ainsi que sur la réunion d'un groupe d'acteurs publics et privés. Elles ont mis à profit des sources bibliographiques de travaux préexistants récents.

CONTEXTE

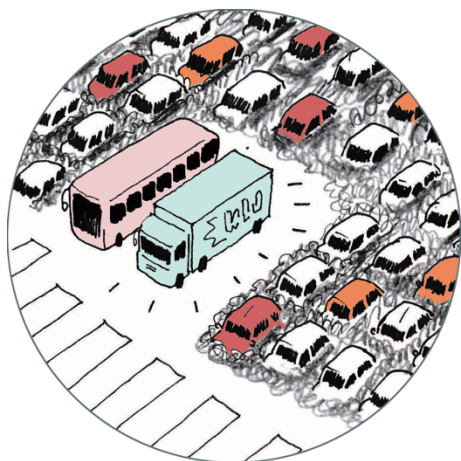
Le transport de marchandises est une réalité hétéroclite et polymorphe, pouvant être segmentée de multiples manières : urbain/non urbain, compte propre/compte d'autrui, grands groupes/TPE-PME, routier/intermodal, statique (plateformes)/dynamique (flux transport), etc.

Quelle que soit la clé de lecture, un cadrage et un accompagnement législatifs doivent être à même de soutenir à la fois la performance économique et environnementale des entreprises du secteur et la qualité de vie des citoyens, urbains et ruraux, sous l'angle de l'occupation de l'espace publique et du service rendu à la communauté par cette activité.

Le transport longue distance relevant d'une part de cadres européens et d'autre part d'une tradition de réglementation régaliennne bien établie, le présent document met davantage l'accent sur la dimension urbaine de la circulation des marchandises.

La circulation de marchandises est une forme particulière de « respiration » de la ville, qui cherche à trouver sa place, au sens spatial du terme, aux côtés des autres fonctions urbaines : mobilité des personnes, activités économiques autres, loisirs, etc.

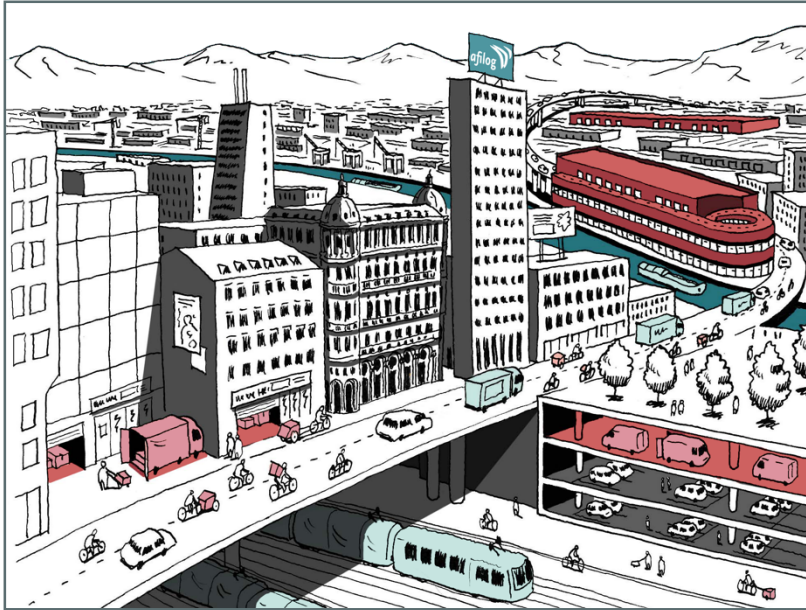
Le « métabolisme » urbain implique des flux entrants et sortants, ainsi que des flux internes. Le transport de marchandises est le fait d'acteurs qui sont, pour une grande partie, organisés, optimisés et environnementalement soucieux, mais aussi d'une part de pratiques pas assez optimisées, relevant notamment du transport pour compte propre.



Selon les enquêtes Transport de Marchandises en Ville¹, elle représente 15 à 20 % de l'occupation de la voirie. L'accessibilité des centres urbains par les transporteurs est de plus en plus entravée physiquement. Au regard des gabarits des véhicules et des charges portées, ainsi que des moyens de manutention nécessaires, le transporteur/livreur est une « personne à mobilité contrainte ». En tant qu'agent économique, la limitation de sa mobilité se traduit par une perte de productivité. Son usage de l'espace public pourrait être optimisé, pour le bénéfice des deux parties. L'impact environnemental de son activité peut aussi connaître des marges de progrès.

Responsables des règles de fabrication et de partage de l'espace, les pouvoirs publics disposent déjà d'un set conséquent de compétences et d'outils pour définir des arbitrages entre les types d'usage de l'espace, pour donner des avantages aux moins polluants et pour inciter l'innovation, mais ceux-ci sont assez peu mis à profit.

¹ <https://www.archives-ouvertes.fr/halshs-01216107/document>



Afin d'engager un scénario de rupture bénéfique à l'ensemble du système de mobilité, le présent document entend formuler des précisions, des ajustements autant des mesures nouvelles pour que d'une part les pouvoirs publics agissent davantage et plus efficacement et que les acteurs privés renouvellent leurs pratiques et innovent plus aisément, le tout dans des conditions sociales combinant agilité et sécurité des employés du secteur.

S'ils sont évoqués de manière moins prégnante dans ce document, à la dimension urbaine se rajoutent bien entendu des enjeux liés au transport interurbain ainsi qu'aux conditions de la spatialisation de l'activité logistique : capacités foncières d'accueil, réglementation, fiscalité...

LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES : UN « IMPENSÉ » PRÉSENT DANS LE QUOTIDIEN DES CITOYENS ET DES ENTREPRISES



CHIFFRES-CLÉS

Activité de coulisses, la logistique sait se faire discrète. Elle pèse néanmoins fortement dans l'économie et dans la vie des territoires, villes comme campagnes.

Le secteur transport de marchandises et logistique représente 10 % du PIB et repose sur 78 millions de m² d'entrepôts de plus de 5 000 m². Il emploie près de 1,7 million de personnes² – 10 % de l'emploi salarié – (hors intérim, entreprises monopersonnelles et agents publics) soit probablement plus de 2 millions d'emplois.

En ville, le transport de marchandises représente 15 à 20 % de l'occupation de la voirie. Réalisées dans plusieurs villes et à plusieurs dates, les enquêtes Transports de Marchandises en Ville indiquent une corrélation entre le nombre d'emplois et le volume hebdomadaire de livraisons ou enlèvements. 1 emploi = 1 livraison/enlèvement. Une ville accueillant 20 000 emplois reçoit donc 20 000 livraisons/enlèvements par semaine.

Paris est un cas particulier : territoire représentant 30 % du PIB et 20 % de la population avec une densité inégalée qui génère un besoin encore plus fort du fait de la rareté du foncier et de la demande en termes de livraisons à domicile.

LA MOBILITÉ DES BIENS IMBRIQUÉE DANS LA MOBILITÉ DES PERSONNES

La mobilité des marchandises s'inscrit dans une mobilité globale des biens et des personnes marquée par : un usage encore immodéré car peu régulé des modes individuels, une concentration des services de mobilité dans les hyper-centres et dans les métropoles au détriment des espaces périphériques, une raréfaction de l'espace urbain générant une concurrence parfois « sauvage » dont les perdants sont les plus fragiles.

Sont à noter les avancées des politiques publiques voyageurs qui, selon les territoires, ont redonné de l'espace aux modes doux et aux usagers en difficulté de mobilité (PMR, services à la demande, etc.), envoyé des signaux quant à l'usage de la voiture par des politiques de stationnement ou bien cherché à développer une mobilité intermodale « sans couture ».

Ces politiques sont confrontées à la raréfaction des investissements dans l'infrastructure, rendant nécessaire un investissement ciblé sur l'intelligence (le soft) permettant d'améliorer les capacités des infrastructures. Pour autant, le numérique ne remplacera pas totalement les besoins d'investissements infrastructurels quand il s'agit de transport de masse. Le trio infrastructure – réglementation – solutions numériques reste fondamental.

Le transport de fret interurbain, dépendant d'un cadrage tant européen que national, fonctionne selon un schéma traditionnel, mobilisant un réseau d'infrastructures routières performant et des outils numériques modernes. Les sujets sociaux du secteur (régulation) ne sont pas dans le spectre du présent rapport car ils sont traités dans des cadres spécifiques.

² Panorama Afilog de l'Emploi Logistique (décembre 2016), réalisé en partenariat avec TLF, FNTR, Aslog et le Pil'es.

L'accueil d'activités logistiques au niveau des territoires suit une logique de diversification des localisations et des formats. La logique d'implantation d'unités de quelques dizaines de milliers de m² d'entrepôts en périphérie des villes et le long de la dorsale logistique Lille, Paris, Lyon, Marseille, est désormais nuancée par :

- **Une diversification des formats** : allant de petits espaces urbains de quelques dizaines/centaines de m² jusqu'à des formats XXL allant jusqu'à 200 000 m². Entre ces deux extrêmes toutes les tailles intermédiaires sont mobilisées.
- **Une diversification des localisations** : en lien avec les opportunités foncières et au cas par cas. Le marché exprime un besoin de proximité de la ville (entrepôts urbains) et de réponses à des utilisateurs demandant de grandes emprises donc nécessairement en périphérie. On sort de plus en plus de la « dorsale logistique » Lille-Paris-Lyon-Marseille quand l'infrastructure routière le permet.
- **Une forte taxation et un cadrage par de nombreuses réglementations** qui se superposent. De ce fait, certaines formes de logistique se délocalisent dans d'autres pays plus accueillants, entraînant parfois avec elles les activités productives dont elles sont le support et un levier de compétitivité important.

LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES DANS UN CONTEXTE DE MUTATIONS DE L'ÉCONOMIE ET DE PLACE CROISSANTE DU E-COMMERCE

La mobilité des biens s'inscrit dans une économie de plus en plus servicielle, numérique et financiarisée. Le e-commerce transforme profondément les chaînes logistiques, le rapport du consommateur au lieu et temps de la livraison, dans toute la diversité du multi canal (livraisons à domicile, sur le lieu de travail, en consignes, en point-relai ...). Ces modes nouveaux d'accès aux biens façonnent le rapport à l'espace public et à la mobilité globale.

- **Servicielle** : une exigence forte des consommateurs en termes de tarifs et de performance des services, avec la difficulté majeure d'une sous-estimation intuitive du coût de ce service.
- **Numérique** : les services logistiques s'appuient, pour trouver des leviers de croissance, sur des outils numériques posant des enjeux d'interopérabilité et d'anonymisation.
- **Financiarisée** : les actifs logistiques sont des actifs financiers autant que des outils de travail. Trouver les bons formats et la bonne localisation intéresse autant l'utilisateur (dont ils sont l'outil de travail) que l'investisseur.

L'État a un rôle à jouer pour cadrer les règles du jeu et inciter aux pratiques les plus en phase avec les objectifs de politiques publiques.

Les collectivités territoriales sont les grands régulateurs du système avec une maîtrise des règles d'urbanisme, de circulation et de stationnement. Ils mettent peu à profit ces compétences pour ordonner la mobilité selon des objectifs en termes d'occupation d'espace et d'impact environnemental.

Donner un cadre à la circulation des marchandises répond au besoin d'intensifier l'utilisation de l'espace urbain, de plus en plus sollicité par les différents modes et usage. Sa raréfaction est le résultat d'une concentration naturelle d'activités issue des dynamiques de métropolisation et de politiques publiques en faveur de la densification. Intensifier l'utilisation de l'espace public implique des règles strictes de partage et de cohabitation et donc, au préalable, une hiérarchisation et des arbitrages fermes entre modes et usages, appréciés dans l'espace-temps.

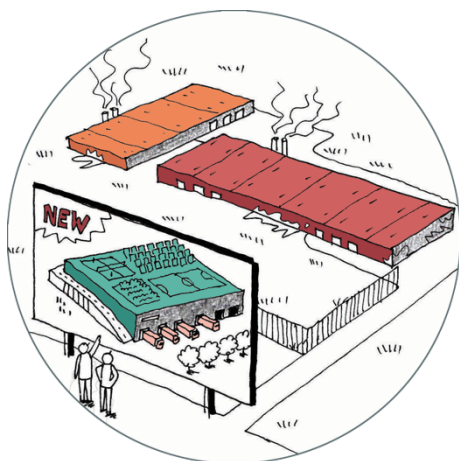
Il n'y a aujourd'hui pas de véritable compensation requise aux modes de transport selon leur impact environnemental, au regard du bénéfice rendu par unité d'œuvre (voyageur, km parcouru, etc.).

Les fournisseurs et opérateurs apparaissent comme les vecteurs de l'innovation des dernières années. Ils travaillent naturellement de manière à rationaliser leurs offres, à les optimiser, les améliorer ou simplement à sécuriser leur marge, particulièrement faible, au travers de l'augmentation de l'activité globale et de la mobilisation des infrastructures existantes (plateformes, capacité transport), mais aussi d'une collaboration accrue, en temps réel. Il s'agit simplement d'une adaptation de chacun dans un contexte de forte concurrence.

La recherche française accompagne ces mutations, mais peine à diffuser les outils opérationnels comme les outils de diagnostic des flux marchandises ou les évaluations des projets-pilotes.

LES NOUVELLES TENDANCES ET LES SIGNAUX FAIBLES SE DESSINANT CES DERNIÈRES ANNÉES

- Une mobilité transparente et "sans couture " aussi pour les marchandises, suivant le concept de *seamless mobility* des voyageurs visant à un changement de modes et à une interopérabilité des outils d'information et de la billettique : traçabilité, transbordement facilité, outils numériques facilitant la coopération.
- L'émergence d'acteurs type « intégrateurs » (plateformes numériques) et de nouveaux types de services (livreurs à vélo...), dans un cadre qui favorise l'innovation et la compétition mais avec un cadrage social encore bancal.
- Émergence du transport autonome (à différents degrés : assistance à la conduite, *platooning*, navettes entièrement autonomes), qui réinterroge les modèles économiques d'exploitation, et le rôle de l'humain dans la chaîne dont il conviendra de traiter en tant qu'opportunité et non comme menace.
- Les approches en "P2P"³ plutôt qu'en « plateformes 2.0 » permettent de sécuriser le partage entre les opérateurs, et d'éviter les intermédiations néfastes pour le territoire et son environnement dans la mesure où l'architecture en est cadrée.



UN DÉFI : LA CRÉATION DE VALEUR DURABLE ET JUSTEMENT PARTAGÉE

L'un des défis pour la mobilité des marchandises est la notion de création de valeur durable et partagée de manière juste. Elle est essentielle et peut se décliner comme suit :

- **valeur-ajoutée temps & confort** (service) pour les citoyens, a fortiori dans des contextes métropolitains où le temps de trajet moyen augmente (donc moins de temps pour les achats) ;
- **valeur-ajoutée compétitivité** pour les entreprises, y compris de transport, consolidation et sécurisation des marges ;
- **valeur-ajoutée aménagement, durabilité, économie** pour les territoires (éviter la perturbation du trafic, l'encombrement des voies, etc.).

LA LOGISTIQUE : DES LOGIQUES ARTICULANT STATIQUE ET DYNAMIQUE

- **En ville** : un livreur en situation de « personne à mobilité contrainte » raréfaction de l'espace, nouveaux métiers émergents peu protégés, des collectivités qui ont les moyens d'agir mais le font peu.
- **En interurbain** : un monde qui fonctionne bien, où l'innovation est plus incrémentale (peu à peu, à travers les outils numériques notamment, etc.) que disruptive.
- **En termes de spatialisation des plateformes** : une logique opportuniste d'implantation, politique insuffisante d'orientation des plateformes urbaines et périurbaines selon l'intérêt collectif.

³ Pair-à-pair de l'anglais Peer-to-Peer, terme informatique désignant des échanges entre agents de même niveau.

PROPOSITIONS POUR UN TRANSPORT DE MARCHANDISES FRUGAL EN ESPACE, SOBRE EN ÉNERGIE ET ÉCONOME EN ÉMISSIONS DE POLLUANTS



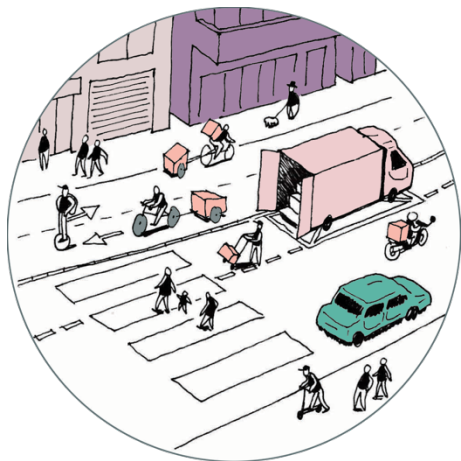
Les propositions cherchent à donner une place aux outils, aux solutions et aux services numériques et à leur prise en compte dans la transformation de la logistique car ce sujet a été moins traité jusqu'à présent. Elles ne se limitent pas au domaine numérique, qui est un outil au bénéfice de nouveaux services ou de nouvelles organisations.

Les propositions recueillies sont structurées selon cinq leviers d'actions complémentaires et tous nécessaires à l'accompagnement de la transformation de la mobilité des marchandises.

1. **Par tous et pour tous : comprendre et analyser les flux logistiques, et leurs interactions avec les autres usages de l'espace**
2. **« *Cooperation and coopetition*⁴ » : 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**

⁴ La **coopétition** est une collaboration ou une coopération de circonstance ou d'opportunité entre différents acteurs économiques qui, par ailleurs, sont des concurrents (*competitors*, en anglais). Ce mot « **coopétition** » est un mélange des deux mots coopération et de compétition (concurrence).

PAR TOUS ET POUR TOUS : COMPRENDRE ET ANALYSER LES FLUX LOGISTIQUES ET LEURS INTERACTIONS AVEC LES AUTRES USAGES DE L'ESPACE



Enjeux	Propositions associées
<p>Organiser la compréhension et l'analyse des données logistiques, de manière publique et structurée</p>	<p>Mise en place rapide et effective de l'Observatoire National de la logistique annoncé dans la Stratégie France Logistique 2025, doté de moyens humains et financiers propres, permettant de réaliser, centraliser, consolider, capitaliser et mailler des observations et études.</p> <p>L'Observatoire pourrait utilement comprendre des données liées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à la structuration spatiale de l'armature logistique nationale : localisation ; - à l'étude de performances environnementales comparées entre modes de transport, modes de livraison, lieux de réception ; - aux enquêtes publiques de type enquêtes TMV, y compris sur les volets moins bien connus : livraison B to C et C to C ; - au développement des méthodes d'évaluation standardisées de : politiques publiques, expérimentations, projets, pratiques... ; - au <i>mapping</i> actualisé régulièrement des startups du secteur, à différents degrés de maturité ; - aux éléments sur l'accessibilité des livreurs à la ville : état des infrastructures, largeur des trottoirs, abaissement, réglementation de la circulation (permanente et temporaire), gabarits des voies, présence d'aires de livraison, axes de transport avec leurs flux associés, etc. - à rendre la constitution de ces sets de données obligatoires pour les agglomérations dotées d'un Plan de Déplacements Urbains et permettre à l'information d'être enrichie en mode <i>crowdsourcing</i> ; - au <i>floating truck data</i> combiné aux <i>floating car data</i>. <p>Systematiser la géolocalisation des données et définir des standards communs.</p> <p>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...).</p> <p>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.).</p>

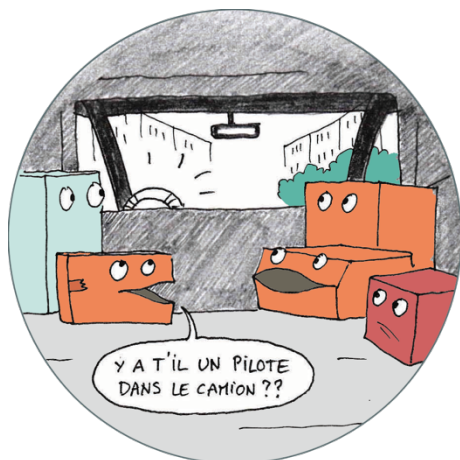
« COOPERATION AND COOPETITION » : METTRE À PROFIT L'USAGE DES OUTILS NUMÉRIQUES ET EN DÉFINIR UN CADRAGE PROTÉGEANT LES INTÉRÊTS DE LA PROFESSION

Il s'agit d'accélérer la collaboration dans les activités logistiques, y compris entre concurrents.

Enjeux	Propositions associées
<p>Partager et co-construire l'information pour des politiques publiques plus pertinentes et des solutions privées plus agiles</p>	<p>Garantir l'anonymisation de données d'opérateurs privés (traces GPS, types de véhicules, consommations, volumes...) à travers des conventions de mise à disposition et des protocoles d'anonymisation transparents garantis par les services du ministère.</p> <p>Ces données permettront de comprendre le schéma organisationnel des tournées, les aires de livraisons les plus sollicitées et d'évaluer l'impact des travaux d'aménagement (couloir de bus, pistes cyclables) sur leur activité économique. Elles contribueraient à la construction et l'actualisation de politiques publiques.</p> <p>Mettre à disposition en contrepartie les bases brutes des enquêtes nationales (TRM, VUL...) ainsi que de la donnée publique de qualité (base SIRENE apurée).</p> <p>Mobiliser le crowdsourcing</p> <p>Développer un outil collaboratif, spécifique ou non au transport de marchandises, permettant de consolider des informations sur la voirie par <i>crowdsourcing</i>, ainsi que le signalement en temps réel de toute information affectant le trafic ou l'infrastructure. Les données FCD⁵ généralisées ont un très fort potentiel et pourraient remplir une fonction d'information fiable et couvrant tout le territoire, avec fusion avec les données des gestionnaires de voiries.</p> <p>Cadrer par la loi les conditions d'exercice, de rémunération et l'architecture des plateformes numériques avec pour objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une répartition juste de la valeur créée avec une sécurisation des marges des opérateurs ; - une optimisation agile du remplissage des véhicules et une limitation des kilomètres parcourus, positives à la fois pour le bilan économique des transporteurs et pour l'environnement. <p>Garantir la confidentialité des données numériques fournies par le transporteur à la plateforme, notamment les données de géolocalisation.</p> <p>Garantir que le transporteur ne devienne pas un simple exécutant ne pouvant pas agir sur l'organisation des flux, le coût du transport, la relation avec le client, etc.</p> <p>Cadrer juridiquement le transfert de responsabilité en cas de changement de transporteur, y compris en cours de tournée, pour l'optimisation de tournées et la massification des flux.</p> <p>S'appuyer sur des technologies permettant les <i>smart contracts</i> (ex. : <i>blockchain</i>)</p>
<p>Co-opérer avec le consommateur</p>	<p>Redonner de l'initiative aux prestataires de transport dans l'esprit d'une coopération avec les clients.</p> <p>Exemple : prise de rendez-vous en collaboration avec le consommateur pour les livraisons et itératives, optimisant la tournée et fiabilisant l'heure de livraison (intérêt pour le destinataire comme pour le transporteur).</p>

⁵ Floating car data (« données de véhicule flottant ») ou FCD est une méthode pour connaître le trafic sur le réseau routier. Elle est basée sur la collecte de données de localisation, de vitesse, de sens du déplacement des véhicules roulants.

PRENDRE SA PART DE RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE ET SOCIÉTALE



Déclinaisons du maillon	Propositions associées
<p>Faire évoluer les véhicules de transport de marchandises vers des véhicules facteurs de nuisances limitées</p>	<p>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 anticipé calé sur les cycles de renouvellement de flotte. Garantir le contrôle de ces zones.</p> <p>Rendre obligatoire la réglementation de ces zones aux territoires dotés d'un Plan de Déplacements Urbains.</p> <p>Intégrer le bioGNV à la vignette CRIT'AIR très faibles émissions.</p> <p>Amener les distributeurs d'énergies propres à une carte commune d'avitaillement interopérable.</p> <p>Favoriser l'émergence de stations publiques énergies nouvelles.</p> <p>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 et fonctionnalités de réservation.</p> <p>Rajeunir le parc de véhicules utilitaires en ville : - bannir les vieux véhicules utilitaires (deux roues, camionnettes, camions) selon un calendrier concerté et anticipé.</p>
<p>Emploi</p>	<p>Protéger les travailleurs indépendants, notamment livreurs non-salariés, 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. Ce type de travail représente une réalité économique, un tremplin pour l'emploi pour de nombreux jeunes et répond à un besoin de services de la ville, contribuant à son attractivité et à sa performance économique.</p>

OPTIMISER ET DYNAMISER L'OCCUPATION DE L'ESPACE



Enjeux	Propositions associées
<p>Aménager le territoire et optimiser le stationnement pour un accueil optimisé des flux logistiques</p>	<p>Faciliter le renouvellement de sites pour l'ensemble des plateformes logistiques à travers des mesures fiscales donnant un avantage aux opérations de démolition/reconstruction ou de restructuration lourde.</p>
	<p>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).</p>
	<p>Porté par Afilog depuis plusieurs années dans le cadre du chantier choc de simplification, l'allègement de la réglementation des entrepôts reste un objectif entier. En effet, le nombre de textes relevant de la réglementation de l'urbanisme et de celle de l'environnement se multiplie et se complexifie tous les ans : ICPE, autorisation environnementale, textes sur les études d'impact et la compensation des terrains agricoles, décret sur l'agrément en Île-de-France, etc. Cette situation crée de l'incertitude et pénalise les investissements.</p> <p>Nous proposons des contrats d'implantation garantissant une instruction des dossiers en six mois maximum.</p>
	<p>En contexte urbain favoriser la mixité programmatique et permettre la coexistence dans un même programme ou bâtiment d'activités différentes.</p> <p>En contexte périurbain, organiser la clusterisation & plateformisation logistique :</p> <ul style="list-style-type: none">- réserver et préserver 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...).
<p>Cadrer juridiquement les solutions de réservation de places d'accueil des véhicules pour livraisons. Modifier le cadre réglementaire pour permettre la réservation (ex : gestion dématérialisée de permission de voirie, ...)</p> <p>Créer une catégorie d'espaces sur voirie de type « aires de service » dédiés aux livraisons des professionnels, réservable ou non à distance. À rattacher aux dispositions décentralisation du stationnement et codifier dans Code de la Route.</p>	

CRÉER DE NOUVELLES MARGES D'EXPÉRIMENTATION POUR LES ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS

Déclinaisons du maillon	Propositions associées
Inciter les acteurs du transport de marchandises à l'expérimentation	<p>Assouplir le dispositif France Expérimentation pour qu'il soit plus accessible aux acteurs de toute taille. À ce jour, les cadres permettant l'expérimentation nécessitent des formalités administratives complexes, a fortiori pour les entreprises de petite taille.</p> <p>Accompagner l'expérimentation de véhicules optimisant l'occupation de l'espace (véhicules autonomes, <i>platooning</i>, etc.).</p> <p>Accompagner l'innovation dans le secteur de l'immobilier logistique avec un traitement rapide et facilité des dérogations.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Exemples : aires de service type Barcelone, partage espace/temps comme rue Grenette à Lyon avec linéaires de livraison.</p>

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES

LES 10 PROPOSITIONS PHARES DANS LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

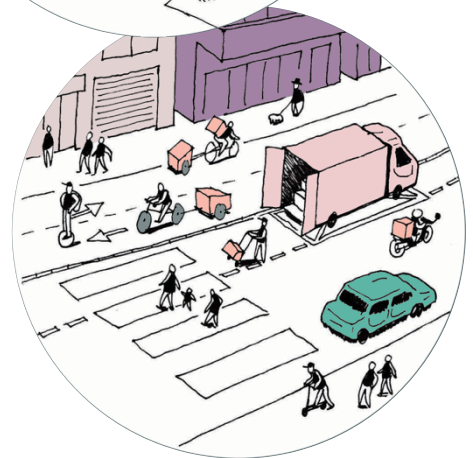
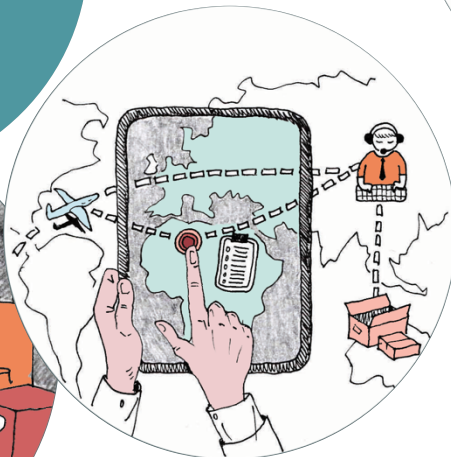
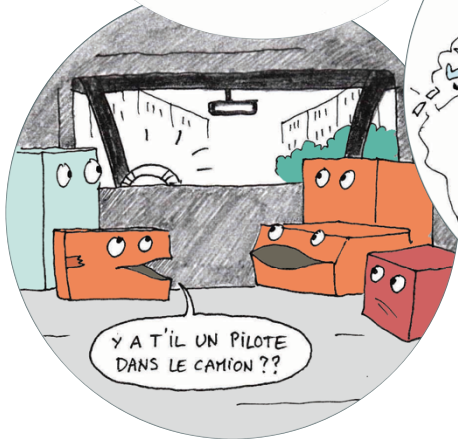
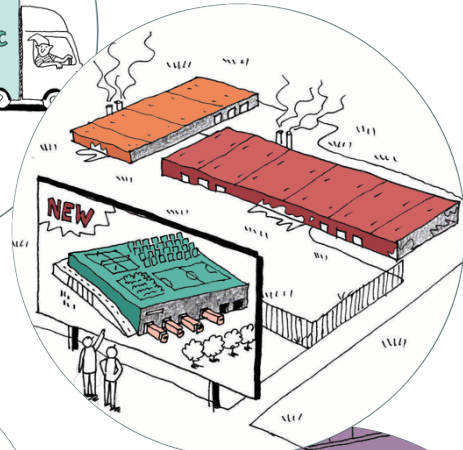
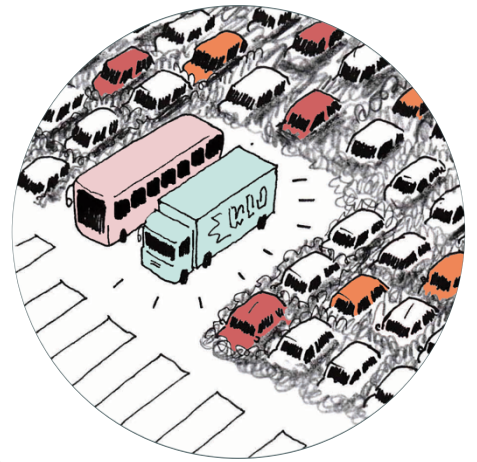
- 01** Mettre en place rapidement un Observatoire de la logistique doté de moyens
- 02** Définir les protocoles d'anonymisation des données des opérateurs
- 03** Encadrer juridiquement l'architecture des plateformes numériques pour protéger les opérateurs de transport
- 04** Définir un cadre réglementaire allégé et transparent pour l'expérimentation publique et privée
- 05** Garantir la couverture du territoire par des stations publiques d'avitaillement en énergies propres et créer les conditions de mise en place d'une carte unique interoperable
- 06** Intégrer dans la loi un quota de 20 % de logistique dans les projets d'aménagement (parallèle à la loi SRU logement social)
- 07** Simplifier et alléger la réglementation des entrepôts et a fortiori des entrepôts urbains et des bâtiments mixtes
- 08** Systématiser un « contrat d'implantation » garantissant le traitement de l'ensemble des demandes d'autorisations administratives (PC, ICPE...) en six mois maximum
- 09** Promouvoir la clusterisation des activités logistiques sous forme de « villages logistiques » :
- 10** Fiscalité : créer des péréquations permettant de favoriser premièrement les opérations innovantes (décalage de 3 ans dans le paiement des taxes d'aménagement) et deuxièmement les opérations de recyclage foncier (taxes d'aménagement plus faibles, taux à moduler), avec un focus particulier sur les plateformes urbaines. Stabilité fiscale. Taxation des véhicules les plus anciens.

De nouveaux sujets apporteront leur lot de questionnements et d'évolutions dans les années à venir : la mobilité autonome, à divers degrés d'autonomie, l'impression 3D, les maquettes numériques, l'usage des données (open data, self data, etc.), le positionnement des GAFA sur divers services, la place des majors du e-commerce...

Les politiques publiques, sur la *smart city*, les villes moyennes ou les territoires peu denses devront tenir compte non seulement de la mobilité des personnes mais aussi de celle des marchandises.



SANS LOGISTIQUE
C'EST LA PANIQUE !



5 rue de Castiglione - 75001 Paris
Tel : 01 53 45 27 21 - mail : contact@afilog.org
www.afilog.org

