

Questionnaire Mission Logistique Urbaine Durable

Mot introductif

Dans le cadre de ses travaux de recensement de ce qui fait obstacle au déploiement d'une logistique urbaine durable sur nos territoires, la mission souhaiterait recueillir des données relatives aux problématiques rencontrées par les acteurs de ce secteur. Pour cela, nous vous remercions de bien vouloir nous transmettre les éléments de réponse aux questions ci-dessous.

Les informations que vous nous transmettez seront traitées de façon confidentielle et leur diffusion sera exclusivement effectuée à des niveaux agrégés de manière à ne faire apparaître aucun chiffre attribuable à une entreprise donnée.

Nom de l'entreprise / de l'organisation (champ libre)

FEVAD (Fédération du e-commerce et de la vente à distance)

Contexte

La mission a dans un premier temps établi par des échanges des premiers éléments de réponse qu'il convient maintenant d'approfondir.

Vous trouverez dans le document suivant les premières pistes de réflexion qui pourront nourrir votre pensée avant de compléter ce questionnaire.

Ce questionnaire s'articulera en six parties :

- Gouvernance
- Aménagement
- Conditions de livraison (circulation & stationnement)
- Professionnalisation des acteurs
- Réglementation
- Numérique & données

0. Introduction

0.1 Présentez le lien entre votre institution et la logistique urbaine durable ? (champ libre)

La FEVAD est la fédération du e-commerce qui regroupe plus de 700 entreprises de toute taille, tous secteurs confondus et qui proposent des produits et/ou services.

Les entreprises membres de la FEVAD travaillent avec des partenaires de la logistique, qu'il s'agisse du stockage ou de la livraison de colis.

0.2 A quels enjeux êtes-vous principalement confrontés ? (champ libre)

Plusieurs enjeux sont à prendre en compte et impactent les entreprises et leurs partenaires :

- Aménagement : diminution de la disponibilité des surfaces en milieu urbain (*forte pression du foncier habitat et bureaux en zone urbaine, les acteurs immobiliers logistiques construisent de plus en plus loin des villes en raison des contraintes financières et d'espace*).
- la gestion des flux : conditions de livraison (*circulation & stationnement, délais*)
- Gouvernance : manque d'uniformisation et d'outils qui diffuseraient une information exhaustive et unique à destination de l'ensemble des acteurs de la logistique.

Ces enjeux sont d'autant plus importants avec la gestion de la crise sanitaire et le rôle que peut jouer le e-commerce. En effet, le e-commerce qui a pu permettre une solution alternative lors de la fermeture des commerces poursuit son développement pour répondre aux besoins des consommateurs dont le comportement a aussi évolué. Afin de répondre à ces besoins grandissants et aux 42 millions de consommateurs qui commandent sur internet, qui viennent s'ajouter aux enjeux d'approvisionnement des commerces en ville, la logistique joue un rôle fondamental. Il est important d'accompagner les acteurs vers une logistique plus durable et ne pas freiner son développement (cf. débat PJJ Climat)

1. Gouvernance

Les politiques d'aménagement logistique ont vocation à s'intégrer aux stratégies urbaines décidées par les élus dans les territoires. Chaque collectivité possède des spécificités, un positionnement qui lui est propre, voire un tropisme plus ou moins prononcé, hérité de l'histoire, de contraintes géographiques, de particularités démographiques, de tendances socio-économiques, etc. La diversité des enjeux logistiques selon les territoires implique donc de s'interroger sur la gouvernance de « l'objet logistique ». Il apparaît, en effet, primordial que la place dévolue à cet objet au sein des collectivités soit renforcée, conformément au principe de subsidiarité.

1.1 **Quelles difficultés liées à cet enjeu identifiez-vous ? (champ libre)**

- Il existe un manque d'harmonisation entre les politiques d'aménagement en France car celles-ci relèvent des politiques locales.
- Par ailleurs, la multiplicité d'acteurs avec des objectifs et enjeux différents crée par conséquent un manque de visibilité et lisibilité notamment sur les sujets relatifs à la circulation et au stationnement dans les centres-villes, aux restrictions d'accès à certains centres-villes décorrélée de l'attente de livraison des clients (impact sur la satisfaction clients), au manque d'étude de flux avant les prises de décision.

1.2 **Quels leviers concrets proposez-vous ? (champ libre)**

- Afin d'apporter des réponses à ces problématiques, il est indispensable d'améliorer la concertation entre les acteurs publics et les acteurs de la logistique et du commerce, mais aussi l'information (réglementation) via la mise en place d'un guichet unique par exemple.
- Par ailleurs, les collectivités pourraient jouer un rôle dans la mise en relation et donner des moyens à des logisticiens locaux de mutualiser leurs moyens.

Il y a donc un enjeu de partage et de diffusion de l'information (règlements de circulation, qualification des flux logistiques) pour permettre aux opérateurs (chargeurs et/ou transporteurs) d'avoir une vision globale afin d'optimiser leurs flux et chargements et un enjeu immobilier, de petits entrepôts « multi-

client » en proximité ou dans les zones urbaines pour consolider les flux et réduire le nombre de véhicules sur la route.

1.3 Évaluez la priorité selon vous des mesures suivantes (1 : première priorité ; 5 : peu prioritaire, réponses non obligatoires)

1- Créer un poste de responsable ou référent logistique à l'échelle des EPCI

- Etendre le comité des partenaires de la LOM à la logistique urbaine
- Profiter du forum des solutions de l'ANCT pour accroître la compréhension de la répartition des compétences en matière de logistique urbaine

Remarques / propositions additionnelles (champ libre)

Réponse à compléter

Les décisions relatives aux mobilités et à l'aménagement du territoire doivent se prendre en concertation avec les acteurs de la Distribution et de la Logistique. Les enjeux économiques et environnementaux doivent être appréhendés de manière complémentaire et non en opposition. Il faut organiser la transformation écologique et encourager les initiatives de manière structurée et progressive pour que les entreprises s'adaptent (organisation, systèmes, investissements, ...) sans pour autant être dans l'interdiction par principe.

Sans préjuger de la nécessité de créer de nouveaux postes (qui relève de chaque collectivité, son organisation et ses moyens), il est surtout utile d'avoir un « coordinateur » ayant une vision et connaissance de la politique globale de la logistique/transport tout en prenant en compte les enjeux économiques et les besoins des consommateurs.

2. Aménagement

La réussite d'une stratégie de logistique urbaine durable repose sur la qualité des outils d'aménagement mis à disposition des collectivités. Comme suite à la promulgation de la loi d'Orientation des Mobilités (LOM), le champ d'intervention des SRADDET en matière de mobilité a été élargi pour inclure un rôle en matière de planification de la logistique et du transport de marchandises. Dorénavant, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) peuvent organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement. Dans des espaces urbains denses, voire saturés, le foncier disponible reste rare pour y établir de nouvelles plateformes logistiques ; il apparaît donc nécessaire de pérenniser les implantations logistiques et préserver les commerces en centre-ville tout en veillant à maintenir un équilibre foncier, paysager et architectural avec les autres espaces urbains (industrie, habitat, patrimoine, espaces verts, etc.). A cette fin, la place de la logistique au sein des grands outils d'aménagement pourrait être renforcée, notamment via des leviers réglementaires.

2.1 Quelles difficultés liées à cet enjeu identifiez-vous ? (champ libre)

- L'aménagement du territoire doit composer avec les enjeux de planification alors que les besoins en logistique urbaine dépendent des modes de consommation (Internet, lieu de livraison...), des comportements d'achat renforcés par la crise Covid 19.
- En conséquence, le risque serait de définir des modes de fonctionnement, des réglementations basés sur des analyses du passé. Il convient de se projeter suffisamment pour anticiper, le cas échéant conserver suffisamment de souplesse pour s'adapter à des évolutions non prévisibles aujourd'hui.
- Enfin, les procédures peuvent complexifier la mise en place de solutions logistiques et de transports.

2.2 Quels leviers concrets proposez-vous ? (champ libre)

Il est important d'éviter tout empilement de réglementations supplémentaires qui viendraient retarder les processus d'aménagements (sur entrepôts, logistique de proximité)

2.3 Évaluez la priorité selon vous des mesures suivantes (1 : première priorité ; 5 : peu prioritaire, réponses non obligatoires)

- Inscrire une dimension prescriptive à la logistique dans les SRADDET, PLU, PLUi, plans de mobilité
 - Développer les ratios logistiques obligatoires pour tout nouvel établissement dépassant une certaine surface
 - Identifier les outils permettant d'inciter à la densification en construisant des sites en hauteur ;
- 1- Sécuriser un réseau immobilier stratégique de logistique urbaine, en particulier, déterminer l'utilisation pertinente, provisoire ou pérenne, des friches actuelles ;
- Adopter une fiscalité incitative (ex. avec des crédits d'impôts) pour pérenniser les implantations logistiques en ville et harmoniser les fiscalités des lieux ouverts et fermés ;
- 1- Simplifier la réglementation et la construction relative aux entrepôts en milieu urbain afin de faire cohabiter différents usages dans un même bâtiment et d'augmenter la rentabilité du foncier ;
- Promouvoir et favoriser le développement de l'immobilier interstitiel, en particulier en période de crise, afin d'exploiter certains espaces fonciers sous-utilisés voire non utilisés (ex. friche industrielle, parking, bâtiment dégradé, etc.) ;
 - Tarifier les infrastructures afin de couvrir les externalités en milieu urbain.

Remarques / propositions additionnelles (champ libre)

Réponse à compléter

2.4 Quelle évolution des outils d'aménagement proposez-vous ? (champ libre)

- Mutualisation / faciliter la création des lieux de collecte innovants de produits en fonction de la topologie de la zone de distribution
- Optimisation des flux logistique pour accéder à ces derniers pour faciliter la livraison en amont
- Aménager et développer les outils d'aménagement pour favoriser au maximum le transport multimodal

3. Conditions de livraison (circulation & stationnement)

L'amélioration des conditions de circulation en ville permettrait de réduire à la fois l'empreinte environnementale des livraisons et les coûts économiques induits pour l'opérateur et partant pour le client final. Elle repose sur un ensemble de leviers d'ampleur et de nature différentes, visant à fluidifier, mutualiser, massifier le transport et à harmoniser, homogénéiser les conditions de travail des opérateurs, en réduisant les contraintes qui pèsent sur eux. Les leviers les plus structurants, tels que le changement de motorisation, pourront être approchés par le triptyque « transition / timing / coûts », qui définit pour chaque transformation d'ampleur un calendrier partagé, à un coût acceptable pour l'ensemble des parties prenantes (acteur privé, client final, collectivité).

3.1 Quels freins empêchent la fluidification, la massification et le verdissement de la logistique urbaine ? (champ libre)

- Le frein lié avant tout aux conditions de circulation entraînant des conflits d'usage de l'espace public (Blocage récurrent sur les zones de livraisons, problématique du partage des lieux de circulation dans la ville entre les bus, les horaires de stationnement, les places de livraison, les pistes cyclables, etc.).
 - Sur un plan opérationnel ? la massification suppose une coordination très entre de nombreux acteurs (chargeurs, prestataires logistiques/transport) avec des réponses qui permettent de viser deux objectifs permanents : respect des délais, coûts de la prestation acceptable.
- Les besoins de massification dépendent des volumes traités par les différents profils d'acteur. Certains sont en capacité de massifier seul, d'autres non.
- Enfin, en ce qui concerne le verdissement des moyens de transport, le coût de renouvellement d'un parc de véhicule et la disponibilité de l'offre sont à prendre en compte.

3.2 Quels leviers proposez-vous face à ces freins ? (champ libre)

- Harmonisation et simplification des conditions d'accès de livraison amont vers les villes
- Aide financière aux remplacements de matériel vers matériel vert

3.3 Évaluez la priorité selon vous des mesures suivantes (1 : première priorité ; 5 : peu prioritaire, réponses non obligatoires)

- Identifier à l'échelle pertinente les critères écologiques de régulation efficaces pour harmoniser les zones à circulation réduite (ZFE, etc.) intra ou intercommunales et les interactions dans l'aire urbaine des chaînes logistiques concernées pour étendre les outils de régulation et appréhender leur consommation carbone et énergétique, la qualité de l'air, les nuisances sonores de la chaîne logistique du dernier kilomètre ; **Prio 2**

- Remonter au niveau intercommunal l'élaboration des règles relatives à la circulation des véhicules industriels (schéma directeur poids lourds métropolitain, à l'image des « freight plans » aux Etats-Unis) ;

- Faciliter l'usage des systèmes de contrôle automatiques et permettre, par la même occasion, l'utilisation – encadrée - de la donnée ainsi créée (cf. villes hollandaises, britanniques) ;

1- Privilégier certains véhicules de grand gabarit aux Véhicules Utilitaires Légers afin de minimiser l'impact environnemental de certaines livraisons – Pour les collectivités : cesser le recours à des réglementations liées au poids/ volume des véhicules ; pour les acteurs privés : inciter les chargeurs à regrouper leurs livraisons ;

- Favoriser le report modal en métropole (fluvial ou ferroviaire) pour le transport massifié (ex : adaptation du cadre fiscal relatif aux terminaux ferroviaires urbains : exonération TCB-IDF et TABIF des terminaux ferroviaires urbains), l'article 16 de la LOM prévoyant la possibilité d'un schéma de desserte fluviale et ferroviaire dans le cadre des plans de mobilité ;

- Développer la co-modalité (lorsque le modèle économique le permet) avec l'utilisation des infrastructures de transport public de personnes ; Prio 1

- Favoriser la livraison en horaires décalés (ex. le soir à 20h-22h au lieu du matin), par exemple grâce à des incitations financières pour les commerçants ;

- Favoriser le développement d'espaces de livraison de proximité (ELP) / « hôtels de la logistique » avec des moyens de livraison innovants, en levant les obstacles réglementaires éventuels ;

- Favoriser le développement de « boîtes aux lettres urbaines » (ex : sas, points relais, consignes), notamment pour réduire les déplacements générés par les petits commerces, artisans et le B2C ; Prio 1

- Identifier les obstacles réglementaires au déploiement des robots livreurs et drones et définir leurs conditions d'utilisation (dans un souci d'organisation des flux et de limitation des nuisances pour les riverains) ;

Les règles de stationnement doivent être claires, compréhensibles et appliquées par tous. Un contrôle rigoureux du respect de ces règles est une condition nécessaire au bon fonctionnement de la stratégie de logistique urbaine. L'utilisation des aires de livraison devra donc être optimisée à l'aide d'une réglementation claire et de nouveaux outils, notamment technologiques.

3.5 Évaluez la priorité selon vous des mesures suivantes (1 : première priorité ; 5 : peu prioritaire, réponses non obligatoires)

- Permettre un meilleur partage des aires de stationnement : réservation de certains horaires pour l'arrêt de véhicules effectuant un déchargement, contrôle de l'occupation (cf. application AreaDUM à Barcelone) ; Prio 1

- Harmoniser et faire appliquer la limitation du temps de stationnement (ex : bornes de stationnement, disques horaires) en renforçant les contrôles et les sanctions (ex. passage à une amende de 135€) ;

- Déployer des outils numériques permettant de mieux localiser ces aires et de contrôler l'occupation – ex. expérimentation de la mairie de Paris ; Prio 1

Remarques / propositions additionnelles (champ libre)

Réponse à compléter

4. Enjeux de professionnalisation des acteurs

Au-delà des grands sujets d'aménagement, d'urbanisme (partie 1.) et d'efficacité opérationnelle du transport (partie 2.), il apparaît nécessaire d'organiser la parole et de professionnaliser les acteurs rencontrant au quotidien la logistique urbaine, en premier lieu les acteurs publics (collectivités, élus) et également les acteurs privés (opérateurs de transport et d'entreposage) et les citoyens (en tant que consommateurs).

De nombreuses démarches de logistique urbaine ont vu le jour à l'initiative des collectivités et permettent d'alimenter des retours d'expérience et partages de bonnes pratiques, et ainsi de professionnaliser les services publics. Il apparaît pertinent de valoriser le programme InTerLUD qui occupe précisément cette fonction. De même, le développement d'une logistique urbaine durable, qui a vocation à revitaliser les centres villes, pourra passer par un renforcement des initiatives « Centres villes en mouvement » et « Action cœur de ville » (issue du plan de relance).

L'Etat pourra permettre la montée en gamme des équipements des acteurs privés de la logistique, facteur d'amélioration opérationnelle, de baisse de coûts et de réduction de l'empreinte environnementale, notamment avec le levier de l'appel à projets (AAP).

4.1 **Quels acteurs sont à professionnaliser et former en priorité et pourquoi ? (élus, services publics, citoyens, transporteurs, chargeurs) (champ libre)**

- Il est important d'accompagner :
- Les Elus/ Services publics dans la compréhension des enjeux et de la faisabilité (économique, environnementale) pour permettre la prise de décisions éclairée et à grande échelle pour changer significativement le schéma actuel : infrastructures, obligations, certifications, incitations... mauvaise connaissance de ce qu'est la Distribution et la Logistique, trop vu sous l'angle accusateur des nuisances et pas sous l'angle essentiel à l'économie, trop de politique et de position dogmatique plutôt qu'une approche raisonnée pour étudier puis organiser les flux, besoin de leur concours pour faciliter la transition et l'inciter y compris financièrement
- Les Consommateurs : un travail de sensibilisation (campagne d'information par exemple basée sur des éléments objectifs et chiffrés – ex : étude d'Olivier Wymen) est nécessaire pour éviter les paradoxes entre l'attente de consommateur (achat fragmenté, urgence de livraison pour des produits non urgents, livraison à domicile) et l'attente de citoyen (moins de nuisance, moins de circulation, environnement, moins de déchets)

4.2 **Comment les acteurs et marchés publics peuvent-ils évoluer pour s'adapter à la logistique urbaine durable ? (champ libre)**

- **Eviter les voyages à « vide »**

4.3 **Quel rôle joueront les acteurs privés dans l'évolution de la logistique urbaine ? (champ libre)**

Les acteurs s'engagent de manière très opérationnelle et progressive vers une démarche de plus en plus durable et resteront force de propositions.

4.4 Comment sensibiliser les citoyens à cet enjeu ? (champ libre)

- Cette sensibilisation pourrait passer par une communication à grande échelle.

4.5 Évaluez la priorité selon vous des mesures suivantes (1 : première priorité ; 5 : peu prioritaire, réponses non obligatoires)

-Promouvoir les chartes de logistique urbaine du programme InTerLUD et élaborer dans ce cadre des fiches-actions en partenariat avec les acteurs économiques et leurs représentants ;

-Prolonger l'action d'InTerLUD au-delà de 2022 pour poursuivre l'avancement des travaux auprès des EPCI ;

-Encourager les mesures de soutien de la Banque des Territoires ou des banques commerciales actives auprès du tissu économique local : ingénierie et financement pour les collectivités locales via des prêts et des subventions ;

-Soutenir la création de managers de centre-ville (proposée par le plan Action cœur de ville), qui participeraient à la conception et à la mise en œuvre d'une stratégie globale de développement et de dynamisation du commerce et faciliteraient le travail partenarial avec l'ensemble des acteurs locaux impliqués et intégreraient la question de logistique urbaine durable dans les marchés publics locaux ; Prio 1

- Promouvoir les groupes de travail Marchandises en ville à l'échelle des inter-communalités

- Créer un portail de communication afin de regrouper les différentes informations et les centraliser via un guichet unique. Prio 3

- Prévoir une labellisation sur le plan environnemental des différents types de livraison afin de sensibiliser le consommateur ; cette labellisation peut être adaptable et intégrer différents critères, comme l'insertion des chauffeurs-livreurs, le type de véhicules utilisés, etc. Cela nécessiterait d'améliorer les méthodologies de bilan CO2 de la logistique urbaine (accès aux données, exploitation de ces données, publication d'un guide technique).

4.6 Évaluez la priorité selon vous des mesures suivantes (1 : première priorité ; 5 : peu prioritaire, réponses non obligatoires)

- Recenser et reformuler (pour les rendre plus lisibles) les formations initiale et professionnelle : fiches et guides techniques, réseaux sociaux, sites internet ;

- Simplifier l'accès à une capacité de transport léger (notamment pour les autoentrepreneurs livreurs actuellement en scooters thermiques) et créer un statut d'opérateur de livraison urbaine, s'engageant sur certaines pratiques et tirant le parti de la concertation en cours conduite par la DGITM sur les obligations des plateformes de transports routier de marchandises et de voyageurs et la logistique de petite capacité ; Prio 1

- Renforcer la formation des chauffeurs-livreurs à la gestion du stress, la cohabitation avec les autres usagers, la sécurité, la santé et la qualité au travail ;

- Enrichir le travail de chauffeur-livreur par d'autres missions, d'ordre commercial ou liées à la logistique retour.

Remarques / propositions additionnelles (champ libre)

Réponse à compléter

5. Réglementation

5.1 Quelles difficultés réglementaires rencontre votre entité ? Le cas échéant, indiquer les articles problématiques (champ libre)

- **La réglementation concernant l'Immobilier Logistique peut-être contraignante et les initiatives en cours de discussion (art 52 du projet de loi Climat) sont source de préoccupation.**
- **Peu d'accompagnement des acteurs logisticiens par les collectivités pour mener une démarche 100% verte**

5.2 Quels leviers imaginez-vous ? (champ libre)

- **Simplification et harmonisation**
- **Diffusion simplifiée auprès des acteurs concernés**

5.3 Remarques / propositions additionnelles (champ libre)

Réponse à compléter

6. Numérique & données

6.1 Quels sont, selon vous, les principaux enjeux liés au numérique ?

Le numérique peut jouer un rôle fondamental en faveur d'une logistique urbaine durable car cela peut apporter des solutions en termes de mutualisation des données et une identification précise des flux en s'assurant du respect de la propriété des données commerciales sensibles et de la protection des données personnelles des clients.

6.2 Pour quels cas d'usage avez-vous recours aux données dans votre activité ?

- **Livraison des colis : suivi en temps réel de la livraison par le client final, questionnaire de satisfaction, consigne aux transporteurs**
- Pour massifier / partager des flux avec d'autres acteurs au flux « compatibles », c'est-à-dire dont les marchandises peuvent être transportées ensemble, sans compromettre la sécurité ou l'intégrité des produits.

6.3 Pensez-vous pouvoir/devoir plus utiliser les données à l'avenir (1 : non pas du tout ; 5 : oui tout à fait, réponse non obligatoire)

6.4 Comment faciliter le partage tout en assurant la protection des données commerciales des marchandises ?

Mettre en place une gouvernance de la donnée avec par exemple un tiers de confiance en charge de la collecte, garant de l'anonymisation et de la sécurité.

6.5 Etes-vous favorable à l'instauration d'une plateforme d'échange de données ? (sur le même principe que <https://transport.data.gouv.fr/>) (1 : non pas du tout ; 5 : oui tout à fait, réponse non obligatoire) **5**

6.6 Évaluez la priorité selon vous des mesures suivantes (1 : première priorité ; 5 : peu prioritaire, réponses non obligatoires)

- Digitaliser les processus de la logistique : accès numérique aux réglementations (et intégration de celles-ci dans les applications de choix d'itinéraire) ; pilotage numérique des flux, digitalisation des documents de transports en lien notamment avec le Programme d'Investissement d'Avenir (PIA4) ; Prio 1

- Créer une plateforme open data permettant le recensement des réglementations et leur intégration dans des applications de circulation – ex. projet de compilation des arrêtés communaux et d'élaboration d'un guide d'harmonisation par la métropole d'Aix-Marseille; Prio 1

- Définir une politique de partage de l'utilisation de la donnée ; ouverture et valorisation éventuelle des données publiques aux prestataires logistiques (yc. plateformes numériques) dans une logique de donnant-donnant (cf. villes hollandaises) ; Prio 1

- Faciliter l'expérimentation dans la gestion de l'espace public (entreprises et collectivités territoriales) ; Prio 2

- Créer un laboratoire d'innovation conjoint entre acteurs privés, publics et universités, sur des champs multiples – ex. data sharing, données massives de logistique urbaine, modélisation transport de marchandises en ville, innovations technologiques, numériques, sociales, etc. – et lancer des thèses CIFRE

Remarques / propositions additionnelles (champ libre)

Réponse à compléter

7. Remarques finales / points d'attention (champ libre)

Réponse à compléter

Nous vous remercions grandement pour votre participation au questionnaire.