

BUSINESS TO BUSINESS

BTOB

Cahier spécial

NEWS

#41

DÉCEMBRE 2020
JANVIER 2021

Pour une logistique plus décarbonée

Cahier spécial BtoB NEWS n°41 « Pour une logistique plus décarbonée :
présentation des programmes EVE et INTERLUD »

Magazine édité par la CGI, Confédération du commerce de Gros et International

Retrouvez-nous



cgi LES PROFESSIONNELS
DU NÉGOCE

Décarboner la logistique urbaine :

les grossistes s'emparent du sujet

DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ENTAMÉE PAR LA FRANCE, LE COMMERCE DE GROS JOUE UN RÔLE ESSENTIEL. IL DOIT DONC FAIRE ENTENDRE SA VOIX POUR QUE SES ATOUTS ET SES CONTRAINTES SOIENT PRIS EN COMPTE. C'EST L'OBJECTIF DES PROGRAMMES EVE ET INTERLUD DONT LA CGI EST PARTIE PRENANTE, ET AU SEIN DESQUELS LES ACTEURS DU BTOB PEUVENT S'ENGAGER.



En novembre dernier, le Conseil d'État a interpellé le gouvernement français, lui donnant 3 mois pour justifier qu'il pourra respecter la trajectoire prévue de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Lors de l'Accord de Paris en décembre 2015, la France s'est en effet engagée à réduire ses émissions de 40 % d'ici à 2030, et à atteindre la neutralité carbone en 2050. Or, le Conseil d'État, saisi par la ville de Grande-Synthe, estime qu'elle a « régulièrement dépassé les plafonds d'émissions qu'elle s'était fixés » et rappelle qu'elle a, en avril dernier, « reporté l'essentiel des efforts après 2020 ». En 2019, c'était la Cour de Justice européenne qui condamnait la France à une amende de 11 millions

d'euros (avec sursis) pour avoir dépassé « de manière persistante et systématique », dans une douzaine d'agglomérations, la valeur limite pour le dioxyde d'azote prévue dans la directive qualité de l'air de 2008.

Le gouvernement presse donc l'allure, notamment à travers le déploiement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans les agglomérations concernées, qui visent à restreindre la circulation des véhicules les plus polluants. Rappelons que le secteur du transport est le premier émetteur de GES (près de 30 %). D'ores et déjà, Paris se prépare à interdire les véhicules diesel à partir de 2024,

Grenoble à partir de 2030. Après Lyon en 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit en 2021 la création de ZFE-m dans sept autres métropoles (Aix-Marseille, Montpellier, Strasbourg, Rouen, Nice, Toulon et Toulouse). Le plan de relance et le projet de loi découlant de la convention citoyenne pour le climat doivent également, en théorie, permettre à la France de rattraper son retard. Le dispositif des ZFE-m devrait être étendu à 35 agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici 2025. Avec, en prime, un durcissement des normes européennes de qualité de l'air en lien avec les recommandations de l'OMS.

De quoi inciter les collectivités à se mobiliser pour mettre en place de véritables politiques de logistique urbaine durable. Les acteurs économiques du dernier kilomètre doivent impérativement être associés à cette stratégie.

Verdissement des flottes de camions et VUL, écoconduite, règles de circulation en centre-ville, aires d'avitaillement : les grossistes sont concernés au premier chef par la révolution à venir et ont tout intérêt à l'anticiper pour ne pas la subir. Deux importants programmes, EVE et InTerLUD, dont la CGI est partenaire, doivent leur permettre de prendre ce virage écologique. Placés sous la tutelle du ministère de la Transition écologique, ils sont complémentaires et relèvent tous deux du dispositif des CEE (certificats d'économies d'énergie) qui impose aux fournisseurs d'énergie (dit les « obligés ») de mener ou de financer des actions de maîtrise de l'énergie.

EVE : UN PROGRAMME POUR VERDIR TOUTE LA FILIÈRE TRANSPORT

Lancé en 2018, le programme EVE (Engagement Volontaire pour l'Environnement) regroupe tous les acteurs du transport avec le but de développer

entre eux interactions et collaboration. Il agrège plusieurs dispositifs : Fret21 pour les chargeurs, EVCom pour les commissionnaires et Objectif CO₂. Ce dernier a été créé en 2008 pour les transporteurs de marchandises, rejoints par le transport de voyageurs en 2011 avant de s'ouvrir en 2013 au commerce de gros. En 2018, la CGI est devenue signataire et porteur associé du projet triennal EVE 1 (15 millions d'euros de budget). La deuxième phase EVE 2 (25 millions) démarre dans quelques semaines.*

Financé par Total, piloté par l'Ademe (Agence de la transition écologique), le programme est porté par l'ensemble des organisations professionnelles concernées. Le but d'Objectif CO₂ est d'inciter les entreprises à se lancer dans l'élaboration d'une « charte d'engagement volontaire » visant à réduire leurs émissions de GES, en leur fournissant la méthodologie (fiches actions, descriptifs techniques, conseils de mise en oeuvre), les outils opérationnels (indicateurs clés, calcul des GES et des polluants, pilotage numérique), la formation et l'accompagnement individuel. Après avoir réalisé une autoévaluation et un diagnostic de son empreinte carbone, l'entreprise fixe elle-même des objectifs de réduction de ses émissions de GES, établit un plan d'action personnalisé et signe une charte d'engagement pour 3 ans, qui fera l'objet d'un suivi annuel.

Le principe est non contraignant, contrairement au label Objectif CO₂, qui doit, lui, être validé par un audit indépendant. Un label dédié au transport routier de voyageurs existe déjà depuis mars 2020.

Jusqu'à présent, la priorité a surtout consisté à sensibiliser les entreprises (plus de 4 000 ont été approchées par EVE depuis fin 2018). Jean-Philippe Elie, chargé de mission sur EVE 1 pour la CGI - et désormais chef de projet numérique sur InTerLUD - a quant à lui réalisé 80

opérations de sensibilisation auprès des grossistes. « Je suis allé sur le terrain un peu partout en France, dans le cadre de réunions organisées par les fédérations, ou d'entretiens individuels avec des entrepreneurs », explique-t-il, promettant une montée en puissance de ces opérations.

Les grossistes chartés « Objectif CO₂ » sont encore peu nombreux. Les grèves de 2019 puis la crise de la Covid ont en effet plutôt incité les PDG à se concentrer sur la survie de leur entreprise. Mais quelques-uns, engagés très tôt dans la transition écologique, font aujourd'hui figure de pionniers et de modèles. Tel le grossiste en fruits et légumes Duval-Boucharechas (4,6 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2019), basé dans les Yvelines, que le PDG Pierre Gras a engagé dans la voie de la charte dès novembre 2013. Formation des chauffeurs à l'écoconduite, suivi de la consommation de carburant via un logiciel de l'Ademe, utilisation de boîtes robotisées, optimisation des tournées : en avril 2015, Pierre Gras mesurait déjà un recul de 25 % de la consommation individuelle de ses chauffeurs et, quelques mois plus tard, une baisse de 30 % du nombre d'accidents.

Autre cas exemplaire, Transgourmet. Ce distributeur de produits alimentaires - l'un des plus importants opérateurs européens du commerce de gros - a anticipé depuis longtemps le durcissement des réglementations environnementales en matière de livraisons. Charté dès 2012, le groupe, dont l'actionnaire suisse Coop est sensibilisé à ces thématiques, n'a cessé depuis de moderniser sa flotte de quelque 700 camions en testant diverses alternatives au diesel, en partenariat avec carrossiers et frigoristes. Il a ainsi lancé en 2017 son premier camion frigorifique bi-température au biogaz, investit également dans le gaz naturel, le biodiesel, l'électrique, l'hydrogène...

*Déjà membre du comité opérationnel dédié au dispositif Objectif CO₂ sur le programme EVE1, la CGI devrait également intégrer le comité opérationnel FRET21 sur EVE2.

QUELS VÉHICULES PROPRES ? UN CHOIX CORNÉLIEN

Si ces opérateurs ont quelques longueurs d'avance, les autres prennent peu à peu conscience de l'urgence du sujet. Cependant, s'équiper en véhicules propres reste compliqué, d'abord en raison d'une réelle pénurie. C'est notamment le cas des camions et utilitaires électriques : « Actuellement, la production de Renault Trucks est de l'ordre de plusieurs centaines de camions 100 % électrique par an comme l'indiquait récemment le constructeur, souligne Jean-Philippe Elie, et il en est de même pour les 4 ou 5 autres constructeurs spécialisés. L'offre ne permet donc pas de satisfaire aux besoins de la flotte du commerce de gros qui représente à elle seule 60 000 véhicules ». En ce qui concerne l'hydrogène, ajoute-t-il, on en est encore au stade des prototypes et il ne faut guère compter sur des véhicules de série avant 2025-2030. Le coréen Hyundai en a vendu un millier à la Suisse. Quant à l'américain Nikola (associé à l'italien Iveco), il était prévu qu'il commercialise en Europe un modèle électrique dès cette année avec une version avec pile à combustible alimentée à l'hydrogène pour 2023... Mais c'était sans compter sur un rapport publié à l'automne dernier et accusant le fondateur de Nikola d'avoir menti sur plusieurs éléments, et notamment sur la capacité de son entreprise à produire ladite technologie...

Par ailleurs, le coût de ce verdissement, prohibitif pour beaucoup, est un frein significatif. Selon Jean-Philippe Elie, « rouler au gaz coûte 30% de plus qu'au diesel à l'achat, avec des entretiens plus nombreux. Le coût de l'électricité est, lui, deux à trois fois supérieur, mais avec moins d'entretien ». De quoi en refroidir beaucoup, dans un métier à faibles marges. La CGI étudie d'ailleurs la création d'un GIE permettant de regrouper les demandes de grossistes et pouvoir ainsi négocier des prix plus bas avec les constructeurs.

Le choix du carburant lui-même peut s'avérer cornélien : l'électrique est plus adapté aux petites tournées (l'autonomie d'un camion électrique n'excédant pas en moyenne 140 km), le gaz aux trajets intermédiaires et l'hydrogène aux longues distances. Des choix cruciaux, compte tenu de la durée d'amortissement des camions (entre 5 et 10 ans). Or, les inconnues sont légion, rendant toute décision incertaine. Ainsi, Paris est censé bannir le diesel dans 3 ans : qu'arrivera-t-il à ceux, nombreux, qui n'auront pu renouveler leur flotte à temps ? En 2030, ce sont tous les véhicules thermiques que la capitale a prévu d'interdire. Ceux qui investissent actuellement dans le gaz seront-ils empêchés de

livrer ? Et d'ailleurs, quid du prix du gaz, après la fin du moratoire en 2022 ? Sans parler de l'absence de visibilité - et pour cause - du marché d'occasion des camions électriques et au gaz.

Enfin, l'attitude des collectivités est source d'inquiétude. « Pour le moment, elles s'intéressent peu aux questions d'avitaillement, constate Jean-Philippe Elie. Dans la plupart des villes, les bornes électriques existantes sont adaptées aux véhicules individuels ou aux utilitaires légers ; on n'en trouve aucune permettant à un poids lourd de se recharger ». Repoussées de plus en plus hors des centres-villes, les stations-service classiques pourraient se reconverter en stations de ravitaillement en gaz ou en hydrogène. Mais cette solution simple se heurte à l'hostilité des riverains.

Ces écueils illustrent le déficit actuel de dialogue et de concertation entre les opérateurs logistiques et les collectivités. C'est précisément ce fossé que le programme InTerLUD entend combler.

LE DÉFI D'INTERLUD : FAIRE DIALOGUER COLLECTIVITÉS ET ACTEURS ÉCONOMIQUES

Installé officiellement en mars 2020, InTerLUD - pour « Innovations territoriales et logistique urbaine durable » - est un programme piloté par l'Ademe et porté par Logistic-Low-Carbon (LLC - filiale à 100% de la CGI), le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) et le cabinet de conseil en performance énergétique Rozo. À la tête d'une équipe d'une dizaine de personnes, son directeur, Jean-André Lasserre, a pour but de « créer entre collectivités et opérateurs économiques, un lien qui n'est pas suffisamment développé aujourd'hui ». Le programme dans son ensemble dispose d'un budget de 8,1 millions d'euros, financés par Total, Dyneff, Rubis Antilles Guyane et SCA Pétrole et Dérivés.

Premier objectif : « défricher » les territoires à la recherche de ceux qui sont mobilisés ou ouverts à ces questions (250 agglomérations seront approchées). D'ici décembre 2022, il est prévu de lancer 50 chartes de logistique urbaine durable dans 15 métropoles, 25 communautés d'agglomération (CA) moyennes et 10 CA de moins de 100 000 habitants. Les cibles prioritaires sont les collectivités dotées d'une feuille de route pour la qualité de l'air ou engagées dans des ZFE-m. Le Cerema est chargé de l'approche et de l'accompagnement des collectivités, et LLC, de tous les secteurs et les opérateurs concernés : grossistes, mais aussi transporteurs, logisticiens, chargeurs, commerçants, artisans, entreprises du BTP... « LLC joue donc auprès de tous ces acteurs un rôle de facilitateur et d'ensemblier », constate Jean-André Lasserre.

La démarche s'appuie sur un guide méthodologique édité par l'Ademe en 2018 et repose sur 5 grands axes :

1. Sensibilisation des acteurs économiques : entretiens, réunions et journées territoriales
2. Mobilisation des acteurs économiques via la mise en place de groupes de travail
3. Accompagnement sur mesure des acteurs économiques
4. Formation des acteurs économiques pour les 4 publics cibles : Conduite, Exploitation, Maintenance et Référent charte logistique urbaine
5. Mise à disposition d'outils numériques : site Internet www.interlud.green et applications mobiles destinées aux entrepreneurs.

CARTOGRAPHIE NUMÉRIQUE DES ARRÊTÉS DE CIRCULATION ET DES STATIONS DE RECHARGE

« Les premières applications ne seront pas disponibles avant octobre 2021, précise Jean-Philippe Elie, en charge de ce chantier. Nous allons tenir compte des besoins identifiés, mais nous avons déjà prévu une cartographie des arrêtés de circulation et de stationnement, qui sera consultable sur smartphone et sur notre site ». Le gouvernement s'était engagé en 2018 à créer une grande base de données, mais le projet n'a pas vu le jour. Ce dossier illustre le casse-tête réglementaire auxquels font face les livreurs : « Ils sont confrontés à deux problèmes. D'une part, la grande hétérogénéité de ces arrêtés selon les villes, d'où notre

souhait de favoriser la normalisation de leur rédaction et de la rendre facilement accessible à tous les utilisateurs potentiels. D'autre part, certaines villes ne publient pas leurs arrêtés de circulation, au mépris de la législation ».

Autre application à l'étude : la carte de France des stations d'avitaillement (bornes électriques, GNV, hydrogène) : le parc existant, les projets, les bornes défectueuses, etc. Avec la possibilité « d'impulser des améliorations », ajoute le directeur du programme. Localiser, voire réserver des emplacements de livraison fait également partie des projets à l'étude. Le site d'InTerLUD disposera par ailleurs d'une plateforme collaborative offrant des parcours pédagogiques, des exemples de bonnes pratiques, etc.

PLUSIEURS MÉTROPOLIS ET COMMUNAUTÉS D'AGGLOMÉRATION DÉJÀ INTÉRESSÉES

Nombre de territoires ont déjà manifesté leur intérêt, sans avoir encore signé d'engagement formel.

« A Nantes, Montpellier, Toulouse, Lyon, ou dans des communautés d'agglomération comme Perpignan, Pau, Béthunes ou Bruay, les discussions sont en cours, annonce Jean-André Lasserre. Mais les formes d'intervention, les niveaux d'avancement et l'implication des acteurs économiques sont extrêmement hétérogènes ».

Perpignan n'a, par exemple, pas encore engagé jusqu'ici de politique de décarbonation de sa logistique urbaine, mais aspire à se lancer dans la démarche.

La métropole toulousaine au contraire, s'est déjà dotée d'une charte logistique. L'idéal, dans ce cas, serait de la faire évoluer. Une réunion de présentation, organisée fin novembre dans la Ville rose par LLC et le Cerema, a rassemblé de nombreux acteurs économiques et représentants de la métropole.

Autre cas prometteur : la métropole de Montpellier. Elle a multiplié les initiatives : (feuille de route sur la qualité de l'air, ZFE-m, partenariats pour optimiser le dernier km,...) et la rédaction du schéma directeur de logistique urbaine en 2016 est facilement convertible en charte.

La métropole nantaise a, elle aussi, pris de l'avance, ouvrant de facto la voie à la mise en place rapide d'une charte, si les élus décident de sauter le pas. Notons par ailleurs la mobilisation sur le sujet d'agglomérations comme Marseille, Bordeaux...

Même s'il reste encore beaucoup à faire, Jean-André Lasserre observe une accélération des processus avec l'essor des ZFE-m, la convention citoyenne sur le climat, la prise de conscience de certaines métropoles et, surtout, la mission sur la logistique urbaine (voir encadré) lancée récemment lors du premier Comité interministériel de la logistique (CILOG) qui, se félicite-t-il, « conforte la démarche d'InTerLUD ».



Le monde a besoin de vous pour tourner rond

AFTRAL propose plus de 40 formations en alternance du CAP à BAC+6, à travers ses Centres de Formation d'Apprentis et son réseau ISTEI

Des formations pour aller loin

aftral.com/alternance | |

AFTRAL 
Apprendre et se former en transport et logistique

3 questions à...

Jean-André Lasserre, Directeur du programme InTerLUD



COMMENT LA CGI A-T-ELLE INTÉGRÉ LE PROGRAMME INTERLUD ?

À l'origine, nous avons créé un programme dédié au commerce de gros, nommé Distri-up, dont le but était de permettre aux grossistes de se préparer à la mise en place des politiques « marchandises en ville » dans les 19 métropoles qui prévoyaient l'instauration de zones à faibles émissions (ZFE). Lorsque, l'an dernier, nous avons présenté ce programme lors de l'appel à projets de la Direction générale de l'Énergie et du Climat (DGEC), celle-ci nous a demandé de nous rapprocher du projet porté par l'ADEME, le Cerema et la société de conseil Rozo, ce que nous avons fait. InTerLUD vise à déployer une démarche nationale pour stimuler et coordonner l'engagement des collectivités et des opérateurs économiques dans la signature de chartes de logistique urbaine durable.

Nous avons donc changé d'échelle territoriale et sectorielle. Nous devons désormais travailler avec tous les secteurs d'activité et sur 250 EPCI (de plus de 40 000 habitants). Via Logistic-Low-Carbon, filiale de la CGI, le commerce de gros devient un partenaire actif de deux établissements publics (l'Ademe et le Cerema), et de l'ensemble des acteurs économiques concernés par le dernier kilomètre. C'est pour nous une avancée importante car, jusqu'ici, les grossistes n'étaient pas suffisamment perçus comme des acteurs à part entière de la transition écologique dans les territoires urbains.

COMMENT TRAVAILLEZ-VOUS AU SEIN DE CE PROGRAMME ?

Certaines collectivités comme Nantes, Montpellier, Toulouse ou La Rochelle ont déjà pris des initiatives - horaires de livraison, aires de stationnement, modernisation de la flotte etc. - pour rendre leur logistique urbaine plus écologique. Notre charte n'a pas vocation à se substituer à ces actions mais à les compléter, les enrichir, voire les faire évoluer et les intégrer dans un cadre cohérent. Selon le degré de réflexion déjà en cours sur un territoire, notre travail va de la sensibilisation à l'accompagnement concret vers la charte, en passant par des modules de formation. L'objectif est d'aboutir à un diagnostic partagé entre les différents acteurs, mais aussi d'homogénéiser les démarches d'un territoire urbain à l'autre. L'organisation d'un dialogue pérenne et systémique sur la logistique urbaine est un levier indispensable à l'amélioration du fonctionnement des villes. Il faut cesser de raisonner en silos et penser de manière globale, en incluant tous les aspects, y compris l'urbanisme, le foncier, les infrastructures, la réglementation, les systèmes d'information... Par exemple, si les entrepôts sont souvent éloignés des centres villes, c'est parce que le prix du mètre carré y est très élevé et que la collectivité va préférer généralement, sur un terrain disponible, construire un équipement commercial, des logements...

POURQUOI LES GROSSISTES ONT-ILS INTÉRÊT À S'IMPLIQUER DANS CETTE DÉMARCHE ?

D'abord pour gagner en visibilité et être mieux reconnus, y compris en termes de réduction des émissions de CO₂. Qui remplit le mieux ses camions ? Réponse : le grossiste et le transporteur pour compte d'autrui, car l'un comme l'autre doivent tout faire pour optimiser des marges structurellement faibles.

Or, les grossistes ne sont toujours pas identifiés en tant que tels ; on les assimile soit aux commerçants, soit aux transporteurs. On ne mesure ni leur poids - 20% des mouvements dans



les grandes zones urbaines ! - ni leur rôle central auprès des commerçants, des restaurateurs, des artisans..., auxquels ils fournissent les camions, l'entrepôt mais aussi les avances sur recettes.

La crise sanitaire a certes révélé le rôle vital de la logistique, véritable poumon d'une ville, pour ravitailler les Français et répondre à l'explosion des livraisons de petits colis BtoC. Mais actuellement, les réponses apportées par les collectivités sont extrêmement hétérogènes d'un

territoire à l'autre, parcellaires et pas toujours bien prises en considération. Il est donc important de créer un cadre commun, cohérent qui repose sur une collaboration public-privé. Notre charte répond à cet objectif via ses cadres de référence et sa stratégie d'accompagnement.

Aujourd'hui personne n'est contre la transition écologique mais les élus ne doivent pas l'aborder sous un angle purement punitif et surtout éviter les

décisions hâtives et unilatérales. Une condition pour trouver un juste équilibre entre performance économique et environnementale. C'est ce à quoi tend InTerLUD dans la construction de ce dialogue tout en fournissant aux acteurs économiques et publics, les outils, les bonnes pratiques pour y parvenir et mettre en place une véritable politique de logistique urbaine durable concertée. C'est un vrai challenge !

Au CILOG : lancement d'une mission sur la logistique urbaine

Le 7 décembre dernier, lors du premier comité interministériel de la logistique (CILOG) présidé par Agnès Pannier-Runacher, ministre déléguée à l'Industrie, Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux Transports, et Anne-Marie Idrac, Présidente de France Logistique, le gouvernement a confié à cette dernière ainsi qu'à Anne-Marie Jean, vice-Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg et Présidente du Port autonome de Strasbourg, et à Jean-Jacques Bolzan, adjoint au maire de Toulouse et Président de la fédération des Marchés de gros de France, une mission sur « une logistique urbaine efficace et respectueuse de l'environnement ». Des propositions sont attendues

d'ici l'été prochain. La CGI y contribuera. Les ministres ont aussi présenté 16 mesures (1,7 milliard d'euros d'investissements) issues du rapport Hémard/Daher, autour de trois axes : décarbonation du transport de marchandises et accompagnement de la reprise d'activité des entreprises de logistique ; attractivité du territoire pour des entrepôts compétitifs et plus écologiques ; simplification du passage des marchandises aux frontières.

À noter qu'à l'occasion de ce CILOG, Anne-Marie Idrac a salué l'engagement de la CGI dans le projet InTerLUD, particulièrement structurant pour la filière.

À Rungis, le compte à rebours a commencé

En matière de logistique urbaine durable, le Marché d'intérêt national de Rungis est un laboratoire grandeur nature. Plateforme essentielle d'approvisionnement des commerçants et restaurateurs parisiens et franciliens, premier marché de gros mondial de produits frais, le MIN s'étend sur 234 hectares au sud de Paris et compte 5 grands pavillons (fruits et légumes, poissons et crustacés, produits carnés, produits laitiers et fleurs). Il abrite 1200 entreprises générant quelque 9 milliards de chiffre d'affaires annuel.

L'Union des syndicats des grossistes de Rungis (UNIGROS) planche depuis quelques années sur la transition écologique, en partenariat avec la société gestionnaire du MIN, la Semmaris. « Notre commission logistique est très dynamique, assure Catherine Le Dantec, secrétaire générale d'Unigros. Elle travaille sur l'évolution de la flotte de véhicules pour réduire les émissions de CO₂ ». La commission étudie toutes les pistes énergétiques (GNV, électrique, hydrogène) mais c'est le gaz qui suscite le plus d'intérêt parmi les grossistes du MIN, dont une partie est déjà équipée.

« Nous travaillons en parallèle avec la Semmaris pour mettre en place les conditions de recharge correspondant aux besoins actuels et futurs de nos adhérents », poursuit

Catherine Le Dantec. Rungis compte 2 postes de recharge en gaz, l'un à l'intérieur du MIN, l'autre juste à l'extérieur. Les temps de recharge doivent être acceptables pour les chauffeurs. Il est ainsi essentiel de limiter les files d'attente et d'optimiser les débits des stations pour fluidifier le temps de passage. Inacceptable pour un chauffeur de passer 45 minutes en station.

Autre grand dossier : optimiser la logistique du dernier kilomètre. UNIGROS étudie un projet de mutualisation des livraisons entre grossistes au départ de Rungis, qu'ils possèdent leur propre flotte ou qu'ils fassent appel à un transporteur. « Nous avions réalisé, il y a quelques années, une étude prévoyant la création d'un espace logistique dans la capitale, explique Catherine Le Dantec. Mais l'idée a été abandonnée, sa viabilité n'étant pas démontrée. Dans le projet actuel, il s'agit de mutualiser les livraisons directement au départ de Rungis plutôt que de recréer une rupture de charge dans Paris ». Dossier d'autant plus urgent qu'en 2024, lorsque le diesel sera interdit dans Paris, il y a fort à parier qu'une part des commerçants qui aujourd'hui enlèvent eux-mêmes leurs marchandises ne s'équiperont pas en camionnettes propres coûteuses, et demanderont à leurs grossistes d'assumer les livraisons intra-muros. Le compte à rebours est enclenché.