

BUSINESS TO BUSINESS BTOB Cahier spécial NEWS

Le magazine de la Confédération
du commerce de gros et international

FÉVRIER
2022

#44



Logistique urbaine : les solutions existent !

Cahier spécial BtoB NEWS n°44 « Logistique urbaine »
Magazine édité par la CGI, Confédération du commerce de Gros et International

Retrouvez-nous



 **cgi** LES PROFESSIONNELS
DU NÉGOCE



LOGISTIQUE URBAINE

Dernier kilomètre : élus et entreprises autour de la table

Succès du rapport sur la logistique urbaine auprès du gouvernement, montée en puissance du programme InTerLUD, prise de conscience des enjeux par certains élus : est-ce la fin du dialogue de sourds entre le public et le privé ?

20%
DU COÛT TOTAL DE LA
LOGISTIQUE D'UN PRODUIT
DANS LE DERNIER
KILOMÈTRE

« Les territoires sont demandeurs de vitalité. On parle de reconquête de cœurs de ville, de réindustrialisation. C'est le bon moment pour parler des problèmes de logistique urbaine ! ».

Cette phrase de l'ancienne ministre Anne-Marie Idrac, prononcée en ouverture de la conférence d'InTerLUD qui s'est tenue le 30 novembre dernier à Paris, résume assez bien le climat actuel des échanges, tendus mais constructifs, entre les différents acteurs de la

logistique urbaine. L'objectif de cette « rencontre nationale », qui a réuni un panel d'élus et d'entrepreneurs, était notamment de faire un premier bilan d'InTerLUD. Ce programme CEE porté par l'Ademe, le Cerema et la CGI (via sa filiale Logistic Low Carbon) et ROZO, sensibilise les collectivités à une logistique urbaine plus durable et les accompagne ensuite dans leur démarche via la signature d'une charte. Objectif : créer des espaces de dialogue entre élus et acteurs économiques, pour que ces derniers puissent être associés aux décisions.

ZFE : obligatoires dès la fin 2024

Un tel dialogue devient urgent avec la mise en place à marche forcée de Zones à Faibles Emissions (ZFE-m) à l'horizon 2024, à Paris et sa périphérie (à l'intérieur de l'A86), et dans toutes les villes françaises de plus de 150 000 habitants. Imposées dans le cadre de la transition énergétique, ces zones ne seront accessibles qu'aux véhicules propres, classés en fonction des vignettes Crit'Air. Les véhicules diesel, trop polluants ou non classés en seront exclus. A cette contrainte, s'ajoute l'engorgement croissant des centres villes, aggravé par l'explosion des livraisons à domicile depuis le début de la crise sanitaire. Pour prendre la mesure des enjeux, rappelons que le « dernier kilomètre » représente 20% du coût total de la logistique d'un produit, et contribue pour 15 à 20% au trafic urbain.

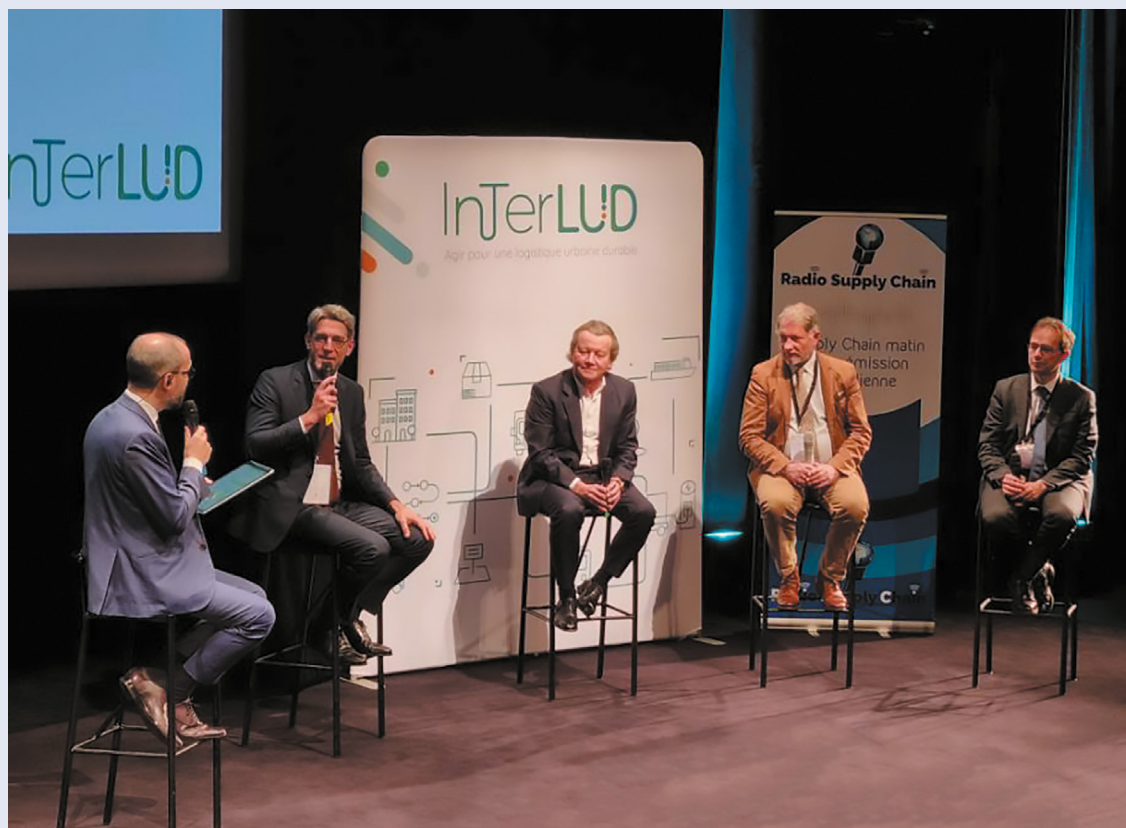
Or, après des décennies d'ignorance réciproque, la concertation public-privé commence à se concrétiser, notamment grâce à InTerLUD. A sa création début 2020, le programme s'est fixé l'objectif de faire signer 50 chartes à 15 métropoles, 25 agglomérations moyennes et 10 petites. « Trente-sept collectivités ayant déjà signé une convention et d'autres prévoyant de nous

rejoindre en 2022, nous pensons atteindre nos objectifs », a affirmé, lors de la conférence, Hélène de Solère, chef de projet logistique urbaine et interurbaine au Cerema. « Nous avons aussi rencontré 1 600 entreprises, a ajouté Jean-André Lasserre, Directeur du programme InterLUD, toutes concernées par la problématique du dernier km - commerce de gros et de détail, transport, logistique, artisans, commerçants, BTP, gestion des déchets, organisations professionnelles. Il s'agit de structurer la représentation professionnelle à l'échelle urbaine et de mettre tout le monde dans la boucle sans rupture d'égalité ».

La conférence a aussi permis de présenter le rapport sur la logistique urbaine durable¹ remis au gouvernement en octobre et co-écrit par Anne-Marie Jean, vice-Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, Jean-Jacques Bolzan, adjoint au maire de Toulouse et Anne-Marie Idrac, désormais Présidente de France Logistique

(qui fédère l'ensemble des acteurs privés de la chaîne logistique). Cette dernière a pointé deux difficultés majeures : l'absence de disponibilités à court terme en camions « verts » et le fait que les vignettes Crit' Air ne prennent toujours pas en compte les biocarburants. Le sujet est explosif : « l'offre de poids lourds électriques est quasi inexistante et les projets en cours inabordable, sauf sur des créneaux spécifiques, s'est indigné un grand transporteur routier. Aujourd'hui, la technologie écologique disponible, ce sont les biocarburants. Soyons pragmatiques et soutenons-là ! ». Le Président de la FNTR Moselle, Philippe da Soler, Directeur de l'entreprise de transport éponyme, souligne, lui, le prix prohibitif des camionnettes électriques, « 4 fois supérieur à leur équivalent diesel, sans parler des investissements nécessaires pour installer chargeurs et transformateurs ».

// C'EST LE BON MOMENT POUR PARLER DES PROBLÈMES DE LOGISTIQUE URBAINE !



(1) https://www.economie.gouv.fr/files/files/2021/20211021_rapport_Logistique_urbaine_durable.pdf

LES CAMIONS REPRÉSENTENT LA MEILLEURE SOLUTION DE MUTUALISATION



« Un poids lourd n'est pas un gros mot »

Les biocarburants constituent en effet une alternative, notamment le B100, un biodiesel à base de colza (en cours d'examen Crit'Air) compatible avec les moteurs diesel Euro VI. « Mais aurons-nous encore le droit de l'utiliser dans 10 ans ? s'interroge Jean-Pierre Guglielmi, Directeur général de Terideal et membre de la FNTP Ile-de-France. Nous renouvelons nos camions tous les 10 à 20 ans. Comment s'engager alors que nous manquons de visibilité sur les réglementations à venir ? ». Pour lui, les délais sur les ZFE ne sont pas tenables. « L'État et les élus locaux nous imposent des contraintes importantes. Ils doivent le faire à un rythme supportable pour tous et mettre à disposition des pompes à biocarburants pour nous aider à faire la transition avec les futurs moteurs électriques ou à hydrogène. »

Alors que de nombreux élus ne jurent plus que par les mobilités douces, Caroline Augé, secrétaire générale d'OTRE (Pays de l'Adour et Béarn), défend les vertus massificatrices des camions. « Un poids lourd n'est pas un gros mot, plaide-t-elle. Livrer en ville avec un porteur diminue la congestion ». Le Président de la CGI Philippe Barbier l'affirme lui aussi : « le camion reste

incontournable et doit pouvoir aller le plus loin possible en centre-ville car c'est la meilleure solution de mutualisation. Un consensus dans ce sens est en train de se dégager. Mais il faut pouvoir verdir ces camions, mais aussi lutter contre leurs nuisances sonores, qui ne concernent pas seulement le moteur et le bloc frigorifique mais aussi les portes, le haillon, les transpalettes. Il faut aussi améliorer leur sécurité pour les piétons ou les cyclistes, repenser les angles morts, etc. ». En revanche, reconnaît-il, les gros camions doivent s'arrêter à l'entrée des hypercentres et démutualiser dans des « micro hubs », qui restent à créer.

Besoins en compétences

Micro hubs, zones de stockage, dépenalisation du stationnement aux aires de livraison... Les sujets brûlants ne manquent pas. Pour les professionnels du BTP, la question des aires de stockage des matériaux et de l'évacuation des déchets est particulièrement épineuse, alors que la tension sur le foncier est générale. Dans ce contexte, la médiation offerte par InTerLUD est précieuse. « Cela nous a rapproché de différents acteurs que nous ne connaissions pas bien, témoigne Marie Zéhaf, vice-Présidente déléguée aux transports du Grand Besançon Métropole (190 000 habitants). Nous avons découvert que nous faisons les mêmes diagnostics et nos techniciens ont pu se former ». Qu'elles l'admettent ou non, les communes manquent souvent de compétences sur ces questions. Même dans une métropole, il est possible de trouver une cinquantaine de salariés en charge de la mobilité des personnes, et un seul de la logistique ! InTerLUD propose une méthodologie et des formations ad hoc, ainsi que des financements pour recruter un chargé de mission ou faire appel à un bureau d'étude. Des services qui aident à convaincre bon nombre d'élus de s'engager dans le programme. Nicolas Patriarche, Président du syndicat mixte des mobilités de Pau Béarn Pyrénées, le reconnaît volontiers. « Dans ce contexte d'incertitude réglementaire, il faut avancer ensemble », ajoute-t-il.

A Lyon, la logistique urbaine est une thématique qui est étudiée et prise en compte depuis plus de 20 ans dans les projets d'aménagement portés par la Métropole de Lyon, nous a expliqué Emilie

FODOR, responsable Logistique urbaine à la Métropole de Lyon.

Pour accompagner la transition énergétique de la logistique urbaine, « la Métropole de Lyon s'engage à développer des stations d'avitaillement multi-énergies (électricité, bioGNV, et hydrogène en étude), mettre à disposition des espaces de logistique urbains pour mutualiser et optimiser les livraisons du dernier km, en travaillant en étroite collaboration avec les acteurs économiques », assure la responsable. De plus, toujours dans un souci d'amélioration de la qualité de l'air « nous avons mis en place, dès 2020, une ZFE permanente (24h/24 et 7j/7) sur une partie de notre territoire, règlementant dans un 1^{er} temps les motorisations des véhicules de transport de marchandises uniquement ». Sur la base d'une grande concertation lancée au début du mandat, son périmètre va évoluer progressivement jusqu'à 2026, et notamment dès cette année 2022 en s'étendant aux particuliers détenant un véhicule Crit'air 5 et plus.

Des enjeux très politiques

« Les enjeux politiques sont importants, reconnaît Jean-Jacques Bolzan, car le foncier, l'aménagement de la voirie, le stationnement et le contrôle sont concernés. Mieux vaut ne pas aller trop vite. » Il recommande à chaque collectivité de se doter d'un référent logistique urbaine dans l'administration et d'un autre parmi les élus, « pour assurer la transversalité du sujet. » Anne-Marie Jean cite, elle, d'autres propositions du rapport : créer un Observatoire national regroupant les structures existantes - proposition reprise dans la plateforme de propositions pour les présidentielles de la CGI - car, dit-elle, « nous manquons de données récentes » ; ou encore, missionner le GART (Groupement des autorités responsables de transport).

« Nous ferons tout pour les mettre en œuvre », assure Marc Papinutti, Directeur général de la DGITM (ministère de la Transition écologique). Le gouvernement s'est aussi engagé à faciliter la mise au point d'outils de gestion des aires de livraisons et la numérisation des arrêts de circulation. En revanche, la reconduction du programme InTerLUD au-delà de la fin 2022 reste à trancher.

(1) https://www.economie.gouv.fr/files/files/2021/20211021_rapport_logistique_urbaine_durable.pdf

FOCUS SUR UNE METROPOLE

NANTES AFFICHE SA VOLONTÉ DE CONCERTATION

Engorgée, la métropole de l'Ouest atlantique se veut un laboratoire de logistique urbaine.

A Nantes, on revendique un engagement de la première heure en faveur d'une logistique urbaine plus durable, et une concertation étroite avec les entreprises locales, notamment via un protocole de coopération avec la Chambre de commerce et d'industrie, créé en 2014 et renforcé en 2019. Dès la fin 2012, la municipalité avait mis en place une ZTL (zone à trafic limité) dans l'hypercentre de Nantes, inspirée du modèle de nombreuses villes italiennes (dont Milan, Parme, Bologne ou Turin) et venant compléter la zone piétonne². Dans cette ZTL, la circulation n'est autorisée qu'aux vélos, bus, taxis et riverains, ainsi qu'aux seuls commerçants, artisans et livreurs de la zone. « Nos équipes ont travaillé pour que la ZTL soit acceptée par tous, en tenant compte des fortes contraintes de tous les acteurs économiques », a assuré Thibaut Guiné, délégué à la logistique urbaine Nantes Métropole, lors du récent colloque InTerLUD, soulignant être un des rares élus de France spécifiquement en charge d'une telle mission. « La logistique urbaine n'est pas une délégation des métropoles, donc nous n'avons pas le pouvoir, juste une possibilité de soft power », rappelle-t-il.

Cette motivation relativement ancienne autour d'un sujet longtemps négligé s'explique peut-être par la stabilité politique de Nantes, mais surtout par l'état de la circulation : « victime » de son attractivité de ville moyenne du littoral de l'Ouest. L'agglomération nantaise (656 000 habitants répartis sur 24 communes dont 314 000 pour la seule ville de Nantes) souffre d'une congestion croissante. On recense 800 entreprises ayant une activité logistique en Loire Atlantique. Entre 2015 et 2019, la métropole a enregistré sur son périmètre un bond de 15% des flux de transport de marchandises et de 22% du nombre d'entrepôts (ce dernier chiffre illustrant la pression forte qui s'exerce sur le foncier

disponible). S'ajoute à cela l'explosion du e-commerce et des livraisons de repas depuis le début de la crise sanitaire.

« Nantes Métropole est une pionnière d'InTerLUD, rappelle Thibaut Guiné, qui admet avoir été très sensible non seulement à la démarche mais aussi aux financements qu'offre le programme. Nous nous sommes engagés dès le début de la mandature. Nous avons mis en place six groupes de travail, sur le verdissement des flottes, le secteur du BTP, l'évacuation des déchets, les questions de RSE etc ».

Compte tenu du boom immobilier et de multiples projets (un CHU, de nouvelles lignes de tramway), la logistique des chantiers est une question épineuse : « les discussions avec les équipes de Nantes sont engagées depuis longtemps, a confirmé, lors de ce même colloque, la secrétaire générale de la CAPEB de Loire Atlantique, Andréa Lemasson. La tâche est de grande ampleur dans cette ville en transition, très engorgée et traversée par un large fleuve. InTerLUD nous apporte un accompagnement de qualité, notamment sur l'un des sujets essentiels pour nous : la mutualisation des approvisionnements de matériaux et de l'évacuation des déchets, qui comporte des enjeux d'économie circulaire ». Saluant la réflexion pour rapprocher les zones de stockage des lieux d'intervention et la création de co-ateliers, « cela pose des questions complexes d'assurance et de gouvernance de ces lieux », reconnaît-elle.

Diverses avancées sont à l'étude dans le cadre de la mission d'InTerLUD (qui court jusqu'en juin 2022), dont le recours au transport fluvial. Thibaut Guiné évoque ainsi un projet porté par la municipalité avec le grossiste Atlantique Boisson, prévoyant d'acheminer la bière et le vin destinés aux cafés et restaurants de la ville sur des barges solaires, via l'Erdre et la Loire. L'élargissement de la ZTL est aussi au programme.

« Lors des discussions au sein d'InTerLUD, nous est remontée la question du dumping



social, et de la concurrence déloyale d'opérateurs de type « Gafam » que subissent nos acteurs locaux. Il faut remettre de l'ordre », poursuit Thibaut Guiné. Il vise, entre autres, Uber Eats dont les livreurs auto-entrepreneurs précoces ont envahi les zones piétonnes, avec l'essor des livraisons de repas à domicile pendant la crise sanitaire. « En accord avec les commerçants, la ville a fait interdire les scooters thermiques dans la ZTL, ce qui a permis, souligne l' élu, de faire émerger d'autres acteurs dont les livreurs, dotés, eux, de vrais contrats de travail, de vélos ou scooters électriques. »

Pas question de prendre des décisions de rupture sans concertation, répète l' élu nantais. Soucieux de ne pas paraître dogmatique, il nous assure que « le vélo cargo n'est pas le seul horizon possible du dernier km ! ». Réceptif au plaidoyer des grossistes en faveur des vertus massificatrices des camions, « il vaut mieux le passage matinal d'un unique poids lourd qu'une noria de camionnettes toute la journée », approuve-t-il, annonçant avoir fait passer le tonnage maximal autorisé dans la ZTL de 12 à 22 tonnes.

La métropole nantaise espère enfin élargir la réflexion au-delà de son périmètre, aux collectivités plus petites du département, voire de la région où les questions de logistique urbaine, peu prises en compte jusqu'ici, sont tout aussi brûlantes.

(1) <https://nantesstnzaire.cci.fr/presse/de-nouvelles-mesures-pour-les-entreprises-du-territoire-metropolitain>

(2) <http://voiriepourtous.cerema.fr/une-innovation-a-nantes-a798.html>



LOGISTIQUE URBAINE

Transport fluvial et vélo cargo, solutions d'avenir ?

Acheminer les marchandises jusqu'au cœur des villes par voie d'eau peut se révéler à la fois écologique et rentable.

//
**LA FRANCE
POSSÈDE LE PLUS
LONG RÉSEAU
DE VOIES
NAVIGABLES
D'EUROPE AVEC
8 000 KMS**



Tout professionnel de la logistique connaît l'arlésienne de la relance du fret ferroviaire. Le rail français pèse aujourd'hui moins de 10% du transport total de marchandises.

Et malgré le symbole de la remise en fonction du fameux « train des primeurs » Perpignan-Rungis, les résultats stagnent, bien que le train réponde parfaitement aux objectifs de la transition écologique. Polluante mais plus fiable, plus souple et moins coûteuse, la route représente donc encore plus de 90% du fret national.

Autre alternative verte, le transport fluvial connaît en revanche - toutes proportions gardées (3 à 4% au niveau national et pouvant dépasser 10% au niveau des bassins fluviaux) - un réel regain d'intérêt. Avec plus de 8 000 km, la France possède le plus long réseau de voies navigables d'Europe. Utilisé depuis longtemps pour le transport de pondéreux (matériaux de construction et produits agricoles notamment),

il est aussi en train de devenir, dans certaines conditions, un mode crédible pour approvisionner les cœurs de ville. Et figure en bonne place parmi les recommandations du rapport Idrac-Jean-Bolzan, qui prône « la réduction des coûts de rupture de charge pour les opérateurs, la création de mini-zones portuaires et l'aménagement du foncier logistique en bord de fleuve ».

Le modèle d'Urban Logistics Solutions fait des émules

Le rapport cite l'exemple pilote de Strasbourg, issu d'un appel à projet lancé par l'Eurométropole de Strasbourg et VNF (Voies Navigables de France), et remporté par la société ULS (Urban Logistics Solutions). Depuis 2019, un bateau d'une capacité de 122 tonnes (l'équivalent de 150 camionnettes) achemine 6 jours sur 7, depuis une berge en périphérie jusqu'au quai des Pêcheurs en plein centre-ville, des marchandises diverses qui sont ensuite distribuées par une quinzaine de vélos cargos à assistance électrique. Ce service innovant est né de la décision, en 2017, de la métropole alsacienne d'interdire en centre-ville les camions de plus de 7,5 tonnes après 10h30 :

il a bien fallu trouver une solution de remplacement.

ULS gère toute la chaîne logistique. Interrogé lors d'un récent webinaire d'InterLUD, son fondateur Thomas Castan précise que cette solution de report modal, « opérationnelle et industrielle », est effectuée « à isocoût », pour tenir compte des marges limitées de ses clients chargeurs.

« Les premiers retours d'ULS semblent montrer que le fluvial est aujourd'hui, dans les villes qui peuvent en bénéficier, un levier de mutualisation à développer », se félicitent les auteurs du rapport. Cela dit, outre la présence d'un fleuve, rivière ou canal, plusieurs conditions doivent être réunies pour rentabiliser le système (volumes importants, possibilité d'installer un entrepôt en bord à voie d'eau pour limiter les ruptures de charges etc). ULS a ainsi identifié 19 villes de plus de 50 000 habitants, en France et en Europe, où il pourrait déployer son modèle : elles doivent disposer de quais en centre-ville et d'un site pour accueillir une plate-forme de massification (5000 à 15 000 mètres carrés), à 40 minutes maximum en bateau du centre-ville. Reste ensuite, ajoute Thomas Castan, à faire preuve de persuasion et de pédagogie avec les élus et les chargeurs.

Une pédagogie payante puisque la ville de Lyon, après avoir lancé en juin dernier un appel à projets avec VNF et la CNR,

a attribué un premier lot à ULS. Pour Valentin Lungenstrass, adjoint au maire de Lyon en charge de la logistique urbaine, « l'objectif est non seulement de diminuer les émissions de gaz à effet de serre mais aussi de réduire les conflits d'usage dans l'espace public ». Dès cette année, une barge ULS fera la rotation entre un entrepôt sur le port Edouard-Herriot et le quai proche du pont Morand dans le 1^{er} arrondissement de Lyon. Les colis destinés aux commerçants, restaurateurs ou particuliers seront, comme à Strasbourg, livrés en vélos cargos sur le dernier kilomètre. Le trajet retour du bateau devrait permettre d'évacuer papiers et cartons à recycler.

Pas de modèle unique

Aiguillonnées par leur congestion ou par l'obligation d'instaurer des ZFE, d'autres villes « mouillées » se tournent vers le fluvial, telle Rouen, qui discute avec Haropa (port fluvio-maritime de l'axe Seine regroupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris) et compte sur InterLUD pour faire avancer le projet. A Toulouse, un appel à manifestations d'intérêt devrait être lancé en 2022. Des initiatives naissent à Nantes ou dans de moins grandes collectivités comme à Arles (matériaux), Valenciennes où un appel d'offres est en cours, Villefranche-sur-Saône qui porte un projet de navette fluviale pour approvisionner Lyon en produits maraîchers...

Il n'y a pas de modèle unique, affirment les professionnels : légers et écologiques, les vélos cargos sont parfaits pour des petits volumes mais doivent céder le pas à d'autres véhicules quand les charges sont importantes ; certains opérateurs visent la livraison fluviale de colis de toutes tailles, d'autres se concentrent plus classiquement sur les matériaux de construction, notamment dans l'agglomération parisienne. Le spécialiste Point P a ainsi renoué il y a 3 ans avec cette solution historique, redevenue « efficace, rentable et régulière », notamment en raison du renforcement des contraintes de trafic et d'accès aux centres-villes. Ses 2 péniches desservant ses 7 agences de bord de Seine lui ont de plus permis de retirer de la circulation plus de 8 800 camions en 3 ans. Autre exemple, les entreprises de BTP contractant avec la Société du Grand Paris ont dû s'engager en 2017 à évacuer une partie des déblais par la Seine.

L'un des freins à l'essor du fluvial - la motorisation diesel - est en passe d'être réglé avec l'arrivée de nouveaux moteurs moins polluants, affirme Didier Baudry, Directeur de projet au Cerema. D'autre part, « une soixantaine d'équipementiers français travaillent à la mise au point de moteurs diesel électriques avec une approche modulaire », assure Nicolas Bour, Président de la société de Conseil Atil Europe.

En amont, la modernisation du réseau et des équipements semble bien engagée, notamment via un programme d'investissement de VNF de 3 milliards d'euros sur 10 ans et grâce au plan d'aides publiques PAMI¹ qui peut financer des bateaux, leur verdissement ou des projets R&D. Le défi le plus compliqué à relever reste le dernier kilomètre, pour lequel les contraintes de foncier, de trafic et de réglementations sont croissantes.



(1) <http://www.fluvial.developpement-durable.gouv.fr/aides-a-la-modernisation-a-l-innovation-et-la-r-107.html>

"LES BONNES VOLONTÉS EXISTENT. NOUS ATTENDONS DE L'ÉTAT QU'IL LES ENCOURAGE !"



Philippe BARBIER,
Président de la CGI

Dans une tribune publiée par plusieurs titres de presse, le Président de la CGI prône une co-construction entre privé et public pour rendre la logistique urbaine plus durable. Nous en reproduisons ici de larges extraits.

« Les 150 000 entreprises du commerce de gros, spécialistes du BtoB alimentaire, interindustriel et non-alimentaire, sont les premiers partenaires économiques des commerçants, des artisans, des cafés, des restaurants, des garages, des cantines scolaires, des pharmacies... et donc de l'activité des cœurs de ville. 80% de la clientèle professionnelle des grossistes est en effet située en ville, souvent en centre-ville... Avec notre million de salariés, nous les avons soutenus pendant la crise et, tous les jours, nous approvisionnons nos clients grâce à notre expertise logistique... quand bien même il devient plus complexe d'y accéder dans de bonnes conditions ! Tous les

grossistes de France font en effet le même constat : organiser la mobilité des marchandises en ville peut devenir problématique, tant les règles varient d'une commune à l'autre et tant rien, ou si peu, ne semble être fait pour faciliter la logistique urbaine ».

« Quels véhicules sont ou seront autorisés ? Comment localiser facilement des aires de livraison, sachant que nous mutualisons les livraisons pour approvisionner en moyenne une vingtaine de clients par rotation de chacun de nos 60 000 véhicules. Sachant également que, contrairement aux idées reçues, recourir à un seul véhicule de grand gabarit sera plus efficace et moins polluant qu'utiliser plusieurs petites camionnettes... »

« La nécessaire lutte contre le réchauffement climatique a incité les pouvoirs publics à généraliser le système des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Ces zones excluent depuis 2015 certains véhicules des métropoles et communautés d'agglomérations. Celles de plus de 150 000 habitants seront toutes concernées à fin 2024 ! Autant de règles fixées sans

vraiment se préoccuper de savoir si l'objectif était réaliste et tenable, et si les constructeurs et donc les opérateurs pourraient suivre dans des délais aussi brefs ! »

« Le rapport pour une logistique urbaine durable, porté conjointement par Anne-Marie Idrac, Présidente de France Logistique, Anne-Marie Jean, Vice-Présidente de l'EuroMétropole de Strasbourg, et Jean-Jacques Bolzan, Président de la Fédération des marchés de gros, invite à davantage de concertation pour harmoniser les règles. C'est cette même logique qui préside au programme InTerLUD, que nous portons avec l'ADEME, le CEREMA et la société de conseil ROZO. Ce programme engagé aspire à créer des espaces de dialogue entre les acteurs publics et économiques avec l'objectif, à terme, de déployer des chartes de logistique urbaine durable... Nous militons aussi pour que soit créé un Observatoire national de la logistique, comme le propose le rapport Idrac/Jean/Bolzan, pour donner une hauteur de vue propice à un pilotage stratégique. »

SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE : LES GROSSISTES S'EMPARENT DU PROGRAMME EVE



**ENGAGEMENTS
VOLONTAIRES POUR
L'ENVIRONNEMENT**
transport et logistique

Des entreprises de toutes tailles, dont l'un des ténors mondiaux de la distribution alimentaire, ont adhéré à la charte « Objectif CO2 » d'EVE. Un second souffle bienvenu pour cet ambitieux dispositif.

EVE (« Engagement volontaire pour l'environnement ») mobilise de plus en plus les acteurs du commerce de gros. Porté par la CGI et l'ensemble des organisations professionnelles de la chaîne de transport (AUTF, FNTR, FNTV, OTRÉ et TLF), ce programme est placé sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et piloté par l'ADEME via la société de conseil Eco CO2. Son objectif depuis son lancement en 2018 est clair : sensibiliser les entreprises à la réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le cadre de leur activité de transport routier de marchandises et, si elles décident de se lancer dans une démarche volontaire, les accompagner à travers la signature d'une charte (voire d'un label pour les sociétés inscrites au registre des transporteurs). Outre un encadrement individualisé grâce à un chargé de mission EcoCO2, le programme met aussi à disposition plusieurs outils communs, dont une plate-forme d'échanges de données.

EVE s'appuie sur trois dispositifs sectoriels : Fret 21 pour les chargeurs, EVCOM pour les commissionnaires de transport et Objectif CO2 pour les transporteurs et les grossistes. La première phase 2018-2020 a permis de sensibiliser 4 000 entreprises de toute la filière transport et d'en

engager 946, permettant d'économiser quelques 830 000 tonnes de CO2 par an. Après un démarrage timide dans le commerce de gros, le programme suscite, depuis le début de la deuxième phase (2021-2023), un intérêt réel auprès des acteurs du secteur. « Les chefs d'entreprises sont désormais conscients qu'ils vont être contraints de faire des efforts. Beaucoup sont séduits par l'accompagnement gratuit que nous leur offrons, qui leur permet d'être conseillé et de réfléchir sereinement aux différentes actions à mener », explique Raphaël Desrosiers, en charge du développement d'EVE à la CGI.

Autre atout : la souplesse de la démarche. En signant une charte, l'entreprise s'engage à réduire de 5% ses émissions de GES en deux ans par rapport à une date de référence. Mais c'est elle qui fixe cette date et qui choisit le périmètre concerné (elle peut, par exemple, ne « charter » que 5 des 10 camions qu'elle possède). Dès lors que le plan d'action est jugé crédible (coût et financement compris) par le chargé de mission, il est validé et l'entreprise peut se prévaloir de la charte dès la première année. Intéressant en tant qu'argument commercial, mais aussi pour mettre le pied à l'étrier en termes de transition écologique ou de démarche RSE.

Des TPE, des poids moyens et des leaders s'engagent

Depuis septembre dernier, Raphaël Desrosiers a ainsi sensibilisé une petite centaine de grossistes et en a "recruté" une dizaine. « Il n'y a pas de profil type. Certains avaient déjà engagé des actions, d'autres non. Certains sont des TPE, d'autres des acteurs intermédiaires, d'autres encore sont leaders sur leur secteur ». Outre les pionniers d'EVE 1 comme les groupes de distribution de fruits et légumes

Estivin et Duval-Boucharechas, on trouve ainsi, parmi ces nouveaux convertis, des TPE de commerce de gros en quincaillerie possédant quelques camionnettes, électriques pour certaines ; des poids moyens du négoce de boissons comme le francilien Rouquette, engagé dans une expérimentation avec Renault Trucks sur des camions électriques ; mais aussi l'un des trois leaders mondiaux de la distribution alimentaire, le groupe Sysco, qui prévoit, via la charte Objectif CO2, d'engager toute sa flotte - 900 camions - dans une ambitieuse démarche qui vise à terme la neutralité carbone. Un ralliement de taille propre à créer un effet d'entraînement significatif pour toute la filière.

Pour donner plus de visibilité au programme, Raphaël Desrosiers entend, en 2022, enrôler au sein d'EVE, les grossistes qui ont déjà initié de leur côté des actions de sobriété énergétique, notamment les grands groupes susceptibles de servir à la fois d'exemples et de locomotives. « La stratégie, explique-t-il, c'est de les accompagner sur un ou deux sites pilotes et, si cela se passe bien, de les inciter, d'ici à la fin de l'année, à étendre leur engagement à l'ensemble de leurs sites ». C'est la piste retenue avec la fédération UNIGROS, qui a ciblé quelques grossistes « pilotes » de Rungis. Notamment, la filiale locale du groupe Bigard, qui prévoit d'entrer dans la charte dans le cadre d'actions - plus accessibles mais toutes aussi vertueuses - d'économie de carburant.

La seconde phase d'EVE (2021-2023) devrait enfin permettre un rapprochement de ses missions avec celles d'InTerLUD qui se consacre, lui, à la création de ponts entre acteurs économiques et collectivités. En effet, les deux programmes ne manquent pas de synergies, que la CGI entend bien renforcer.