

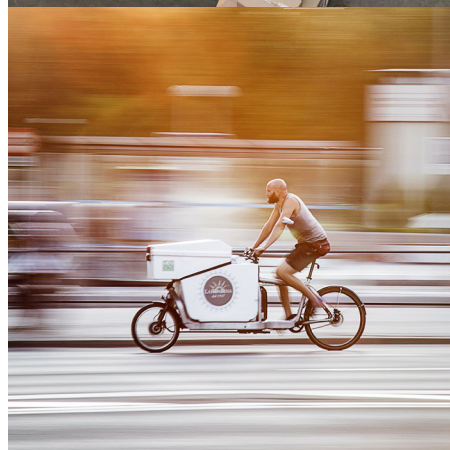
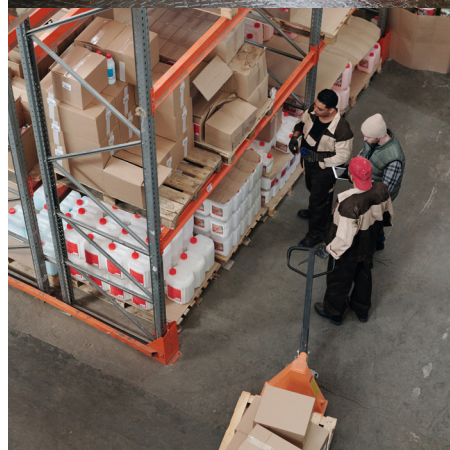
RAPPORT DE PRÉFIGURATION DU COMITÉ TECHNIQUE DE LIAISON DES ACTEURS ÉCONOMIQUES DE LA LOGISTIQUE URBAINE

Philippe Barbier

Président de la Confédération
des grossistes de France

CGF
Confédération des
Grossistes de France


**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**
*Liberté
Égalité
Fraternité*



SOMMAIRE

Éditorial	page 3
Introduction	page 4
Les objectifs politiques	page 5
Les objectifs techniques	page 6
La gouvernance	page 7
Les membres	page 7
La méthode de travail	page 8
Le processus de décision	page 8
La feuille de route	page 9

Annexe :

- Lettre de saisine du ministre



Ce rapport sur la préfiguration du comité technique de la liaison des acteurs économiques de la logistique urbaine est un pas important dans la structuration de la profession qui me tient particulièrement à cœur.

La logistique de nos villes est de plus en plus complexe : nos collectivités y sont confrontées tous les jours et construisent leurs stratégies de logistique urbaine en y associant pleinement les représentants des acteurs privés pour trouver les points d'équilibres dans la planification territoriale, opérationnelle des transitions écologiques et énergétiques.

Les collectivités se sont rassemblées l'année dernière au sein d'un comité analogue qui permet d'accélérer le partage d'information, de bonnes pratiques et d'orientations à mettre en œuvre. Il nous fallait construire avec les fédérations de professionnels un lieu similaire et je tiens à remercier Philippe Barbier d'avoir accepté de le préfigurer.

Clément Beaune

Ministre délégué chargé des Transports



Par courrier en date du 19 décembre 2022, Clément Beaune, ministre chargé des Transports, a confirmé sa décision annoncée lors du Comité interministériel de la logistique (CILOG) du 12 décembre de me confier une mission de préfiguration d'un comité technique de liaison des acteurs économiques de la logistique urbaine. La lettre de mission du ministre attend notamment de ce comité qu'il soit à même de « structurer la gouvernance des acteurs privés et d'institutionnaliser une représentation des acteurs économiques à côté de celle des collectivités et d'unifier cette représentation dans le cadre des comités d'orientation des programmes CEE à venir sur la logistique urbaine ». Dans sa lettre, le ministre entend confier au comité, a minima, les trois missions suivantes :

- dialoguer avec le Comité de liaison des collectivités et l'État ;
- proposer des outils d'amélioration des services collectifs aux professionnels opérateurs et bénéficiaires des services de logistique urbaine ;
- remettre des avis sur les programmes de soutien à la logistique urbaine initiés par l'État.

J'ai mené cette mission en organisant des entretiens avec plus d'une quinzaine d'organisations professionnelles représentatives des entreprises concernées par la logistique urbaine, soit parce qu'elles en sont les opérateurs, soit parce qu'elles sont implantées en zone urbaine. Le temps qui m'était imparti pour remettre mes conclusions ne m'a pas permis d'en rencontrer davantage, mais toutes celles que j'avais identifiées ont été associées aux travaux. Je me suis par ailleurs attaché à donner à ma mission une orientation multimodale, sans perdre de vue non plus que la logistique urbaine, en dépit de ses particularités, devait être considérée comme un maillon de la chaîne logistique globale dont il ne pouvait totalement s'isoler.

Les éléments de la préfiguration du comité technique de liaison des acteurs économiques de la logistique urbaine, objet du présent document, sont le fruit d'un travail collectif. Je tiens à remercier l'ensemble des représentants des organisations professionnelles, ainsi que les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mobilité, qui se sont mobilisés à mes côtés. Je suis intimement convaincu que notre motivation collective, qui a présidé à la préfiguration du comité, se poursuivra au fil de ses travaux.



Philippe Barbier

Président de la Confédération des Grossistes de France

INTRODUCTION

La logistique urbaine est, à plusieurs égards, complexe.

Elle soulève une question de répartition des compétences entre ce qui relève sans ambiguïté de l'État, ce qui ressort sans ambiguïté de la compétence des collectivités locales et ce qui se situe dans une zone grise de dialogue dans laquelle différentes sensibilités politiques doivent rechercher le consensus.

Elle reflète la diversité et la spécificité de chaque agglomération sur les plans historique, géographique, touristique, économique et politique.

Dans ses pratiques quotidiennes, la logistique urbaine est extrêmement diversifiée et protéiforme ; il convient de distinguer le B to B du B to C, sachant qu'au sein du B to B se côtoient des activités extrêmement variées organisées de façon plus ou moins industrialisée et ayant chacune leurs propres contraintes. Cette réalité rend impossible toute solution unique ou universelle duplicable à l'envi ou toute mesure de portée trop générale ne prenant pas en compte les spécificités professionnelles.

Elle est à la croisée de plusieurs thématiques autour des flux et des stocks (circulation, pollution, aménagement foncier, voirie, etc.), transcendée par une nécessité de préserver l'attractivité et la vitalité économiques des agglomérations, la compétitivité des entreprises et l'emploi.

Il convient également de prendre en considération le fait que la logistique urbaine est le dernier ou le premier maillon d'une chaîne logistique plus globale avec laquelle elle est en interaction et en interdépendance et dont elle ne peut donc pas s'abstraire.

Cette pluralité de cas d'usages et de parties prenantes et cette superposition de thématiques interdépendantes nécessitent de fédérer les acteurs, de les faire se parler et se comprendre et d'enrichir leurs expertises et leur connaissance. Tel est l'enjeu du comité technique de liaison des acteurs économiques de la logistique urbaine -ci après désigné par comité- composé des organisations représentatives des professionnels. Maison commune des professionnels pour les sujets de logistique urbaine, ce comité a vocation de rendre pilotable un sujet qui intuitivement ne l'est pas ou l'est difficilement, mais que le programme InterLUD a commencé à démystifier.

La préfiguration du comité a été élaborée en partant des besoins recueillis auprès des acteurs économiques, sur ce qu'ils en attendaient en matière de résultats et de fonctionnement ; c'est l'expression de ces besoins qui a ensuite conditionné le choix de la gouvernance proposée.

C'est unanimement que les acteurs économiques ont admis que la diversité des positions qu'ils exprimaient pouvait nuire à leur lisibilité et être partiellement à l'origine de leur insuffisante prise en compte par la puissance publique. Ils attendent donc du comité, dont ils saluent la création, non seulement d'être un espace de synthèse, le rendant plus audible auprès des pouvoirs publics nationaux et locaux, mais aussi d'être, pour chaque sujet dont il s'emparera, dans l'opérationnel et le concret pour une recherche d'efficacité. Celle-ci se mesurera notamment par la capacité du comité à diffuser aux échelons locaux les résultats de ses travaux et ses positions et à être identifié par les collectivités comme pouvant les accompagner dans leur stratégie de logistique urbaine. Ils estiment ainsi que le comité gagnera sa légitimité notamment dans sa capacité à clarifier et à fédérer les positionnements des acteurs privés et à démultiplier les leviers d'action et les synergies en matière de transition énergétique et de sobriété, issus notamment des pratiques territoriales.

Ils s'interrogent également sur l'articulation qu'aurait ce comité avec d'autres instances mises en place par les pouvoirs publics telles que le comité de concertation sur les ZFE-m et attendent de l'État qu'il clarifie le jeu des acteurs.

La préfiguration du comité s'articule en 4 parties :

- des objectifs politiques ;
- des objectifs techniques ;
- une gouvernance, un processus de décision et une méthode de travail ;
- une feuille de route autour de thèmes à prioriser

LES OBJECTIFS POLITIQUES

1° Asseoir un dialogue permanent et être dans la coconstruction et la collaboration avec les acteurs publics (État et collectivités), et parvenir à établir des lignes directrices partagées ou les lignes rouges à ne pas franchir sur les enjeux environnementaux dans le champ de la logistique urbaine.

2° Inscrire son action dans des objectifs ne poursuivant que l'intérêt général en veillant au respect du secret des affaires. Veiller à ce qu'aucun sujet ne soit préempté par un acteur poursuivant un intérêt privé particulier.

3° Définir la doctrine des acteurs économiques sur la logistique urbaine en s'appuyant pour ce faire sur les nombreuses publications des organisations professionnelles.

Dans ces perspectives, le comité est notamment appelé à :

- produire des positions consensuelles argumentées ;
- objectiver et mettre sur la table les diversités des métiers pouvant être, le cas échéant, à l'origine d'éventuels nuances, divergences ou désaccords entre ses différentes composantes, pour éclairer la décision publique ;
- être consulté sur tout projet de texte législatif ou réglementaire, et plus généralement sur toute orientation publique pouvant avoir un impact sur les activités logistiques exercées dans les zones urbaines ou à destination et provenance de celles-ci ;
- proposer toutes évolutions réglementaires et des mesures nécessaires et réalisables sur les court et moyen termes à l'accompagnement des acteurs privés, notamment sur la base d'une évaluation coûts-bénéfices.

LES OBJECTIFS TECHNIQUES

Une dissociation est faite entre ce qui est réalisable à court terme et ce qui, en projection, pourrait l'être à moyen terme sous condition que le comité dispose des moyens adaptés.

Objectifs réalisables à court terme

1° Émettre un avis argumenté sur les programmes de logistique urbaine (ou les programmes comportant un volet sur la logistique urbaine) initiés par la puissance publique (sont notamment visés les programmes CEE), veiller à la complémentarité de leurs actions respectives (éviter entre eux toute redondance), et être force de propositions et d'accompagnement dans le cadre de leur déploiement. Dans ce cadre le comité est appelé à être représenté dans la gouvernance des programmes CEE LUD+, Colisactiv, Cyclocargologie et Marguerite.

2° Partager avec les acteurs économiques et promouvoir auprès des collectivités les bonnes pratiques et les initiatives réussies sur les plans économique, social et environnemental portées par les programmes traitant de logistique urbaine et décrypter les ingrédients de leur pertinence et de leur réussite pour en faciliter l'essaimage.

3° Engager un travail de collecte des datas : identifier les sources de données récupérables et pertinentes, les traitements nécessaires à leur exploitation et estimer les coûts associés.

Objectifs projetables à moyen terme

4° Proposer et piloter des expérimentations en grandeur nature ou en simulation numérique (jumeaux numériques) et les mesures d'accompagnement nécessaires à leur lancement et en établir l'évaluation.

5° Proposer ou accueillir des outils d'amélioration des services collectifs aux professionnels opérateurs et bénéficiaires des services de logistique urbaine et préfigurer (gouvernance, budget, etc.) la création d'un centre ressources en mesure de les héberger et d'en assurer la mise à jour, inspiré de France Mobilités.

LA GOUVERNANCE ET LES MEMBRES, LA MÉTHODE DE TRAVAIL ET LE PROCESSUS DE DÉCISION

La gouvernance

Le parti est délibérément pris de ne pas proposer la création d'une structure statutairement organisée disposant d'un budget et de ressources humaines propres mais de concevoir le comité autour des notions d'agilité, d'évolutivité, d'adaptabilité, de simplicité et de légèreté, avec pour affectio societatis la confiance mutuelle.

Il s'agit de prolonger, de consolider et de dépasser le travail mené par le comité des partenaires économiques mis en place dans le cadre du programme InterLUD ; fort des 18 fédérations professionnelles le composant, ce comité a fait la démonstration de la capacité des acteurs économiques à travailler ensemble dans une intelligence collective, hors de tout cadre institutionnel, dans un même objectif et en sachant gommer leurs différences ou les transformer en atouts.

Il est proposé de conserver, tout au moins dans un premier temps, de façon prototypée et évolutive, ce mode de fonctionnement léger et démocratique dans lequel les parties prenantes sont animées d'une recherche du consensus. C'est également ce mode de fonctionnement qui a été retenu par le comité technique de liaison de la logistique urbaine des collectivités.

La nécessité de doter le comité de moyens propres s'appréciera au fil de ses travaux.

Compte tenu de la place que tient la logistique urbaine dans le système logistique global et de l'interdépendance des sujets, il est proposé que ce comité, autonome et indépendant dans son fonctionnement et ses positionnements, soit adossé à France Logistique avec lequel il partagera ses orientations. Il est en effet indispensable de veiller à la compatibilité et à la bonne articulation des orientations sur les questions de logistique urbaine avec celles portant sur la logistique amont et inversement.

Les membres

Le comité a pour ambition de réunir, par le canal de leurs principales organisations professionnelles représentatives, les filières professionnelles concernées par la logistique urbaine et soucieuses de préserver l'attractivité et la vitalité des agglomérations. Pour éviter toute confusion et toute prise d'intérêts particuliers, les entreprises privées ou publiques ne peuvent pas en être membres.

Les secteurs d'activité suivants, avec leurs organisations professionnelles représentatives qui ont été associées à la mission, ont été identifiés comme pouvant constituer le cœur du comité.

- Transport multimodal et logistique (AFRA, E2F, Fédération de la cyclologistique, FNTR, FUB, GNTC, OTRE, SNTL, TLF)
- Bâtiment et travaux publics (AIMCC, CAPEB, FFB, FNTP)
- Activités des déchets et recyclage (FEDEREC, FNADE, SNEFID)
- Commerce et distribution (CGAD, CGF, FCD, FDMC, FEVAD, PROCOS)
- Restauration commerciale (GHR, GNR, UMIH)
- Services industriels (GEIST)

Font également partie du cœur de ce comité :

- l'AUTF au titre des chargeurs et du transport pour compte propre
- les trois organisations interprofessionnelles que sont le MEDEF, la CPME et l'U2P
- France Logistique

Toute autre organisation professionnelle souhaitant rejoindre le comité pourra faire acte de candidature. Le comité examine les candidatures qui lui seront proposées.

Des représentants des fonctions support de la logistique urbaine qui n'en sont pas des acteurs directs peuvent être sollicités et consultés pour les thématiques sur lesquelles leur expertise est nécessaire. Ces représentants formulent des besoins et sont en mesure de répondre aux besoins exprimés par les acteurs. Ont été identifiées les familles suivantes :

- constructeurs et importateurs de véhicules et carrossiers (CCFA, CSIAM, FFC)
- énergéticiens [AFGNV (gaz et biogaz), France hydrogène, UFE (électricité), UFIP, UIP (pétrole et dérivés)]
- gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, fluviales et portuaires (Association Française des Ports Intérieurs, SNCF Réseau, Union des Ports de France, Voies navigables de France)
- immobilier logistique (Afilog)
- formation professionnelle (AFTRAL, Promotrans)

L'Ademe accompagne et apporte son soutien technique au comité.

La méthode de travail

Le comité fonctionne en mode gestion de projet (objectifs, calendrier, données etc.) pour chaque thématique dont il se saisit.

Il s'emploie à être un lieu de partage des informations et à faire que ses membres aient le même niveau d'information et de connaissance, notamment grâce à des intervenants extérieurs. Dans ce cadre, les porteurs de chacun des programmes LUD+, Marguerite, Cyclocargologie et Colisactiv seront notamment appelés à dresser un état de leur avancement à chaque réunion plénière du comité.

Dans la mesure où le comité n'a pas au départ de budget de fonctionnement et par conséquent pas d'équipe de permanents (cf. supra), les thèmes de travail qu'il retient font l'objet de groupes de travail dont le pilotage est assuré par un binôme ou un trinôme de membres qui organise librement ses travaux en y associant toutes les compétences nécessaires, choisies le cas échéant en dehors du comité et y compris parmi les services de l'État. Les conclusions des groupes de travail sont partagées avec l'ensemble des membres qui les valident.

À cet égard, le comité s'inspire du mode fonctionnement de la feuille de route sur la décarbonation des transports dont les thématiques sont pilotées par des organisations professionnelles dans le cadre de groupes de travail ouverts à toutes parties prenantes et dans le fonctionnement desquels l'État peut être appelé à exercer une fonction support.

Le processus de décision

Le comité réunit une diversité de métiers, assortis de leurs propres contraintes, dont il a la charge d'assurer la liaison. Chaque membre du comité a le même poids et le consensus sera systématiquement recherché.

Les divergences argumentées pouvant apparaître entre les membres sont transcrites de façon transparente.

Dans la mesure où les travaux du comité se concentrent au sein des groupes de travail, le comité se réunit en formation plénière, en tant que de besoin, au maximum 3 à 4 fois par an ; un représentant de l'État et un représentant du comité technique des collectivités locales sont invités à participer aux réunions. Par symétrie, le comité technique du comité de liaison des collectivités invite à ses réunions un représentant du comité. Plus généralement, pour leurs relations au quotidien, les deux comités techniques conviennent des modalités de leur coopération leur permettant de travailler en transparence.

Pour la phase de lancement du comité, son animation et son secrétariat seront assurés par la CGF.

LA FEUILLE DE ROUTE

Il apparaît nécessaire en tout premier lieu que le comité soit associé aux trois thèmes de travail retenus actuellement par le comité technique de liaison des collectivités :

- la stratégie logistique des collectivités sur la base des outils de planification et d'urbanisme mis à leur disposition ;
- les ZFE-m ;
- le toilettage de la réglementation des aires de livraison.

Au-delà de ces trois thèmes, de nombreux autres sujets ont été identifiés. Ils ne peuvent pas être traités simultanément et le comité aura pour première tâche de les prioriser.

- l'avitaillement des entreprises en énergies nouvelles ;
- la gestion, la maîtrise et la planification du foncier au regard des contraintes de zéro artificialisation nette et la reconversion des friches industrielles en périphérie des villes ;
- la piétonnisation des voies ;
- les perspectives de développement des logistiques assurant une complémentarité modale (voie d'eau, fer, route, cyclo) et leviers à actionner ;
- les livreurs à vélo ;
- les solutions de sobriété dans la consommation des ressources et les nuisances associées (énergie, ressources humaines), incluant notamment la régulation des flux de B to C générés par le commerce en ligne ;
- les services d'information et d'aides aux entreprises.

Pour chacun des sujets dont il s'empare, le comité veille à les aborder, autant que faire se peut, dans leurs dimensions économique, technique et environnementale.

Paris, le 28 mars 2023



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le ministre

Paris, le 19 DEC. 2022

Réf : MT/2022-12/50484

Monsieur Philippe BARBIER
Président
De la Confédération des
Grossistes de France
29-31 rue Saint-Augustin
75002 PARIS

Monsieur le Président,

Le Gouvernement a décidé, lors du Comité interministériel de la logistique (CILOG) de 2021, de retenir les recommandations du rapport de la mission logistique urbaine durable conduite par Jean-Jacques BOLZAN, Anne-Marie IDRAC et Anne-Marie JEAN. En effet, la logistique urbaine est l'ultime maillon d'une chaîne logistique globale reliant expéditeurs de marchandises et destinataires finaux. Elle se situe au croisement de plusieurs enjeux majeurs, au premier rang desquels : la compétitivité de la filière logistique française, la transition écologique, l'amélioration du cadre de vie urbain, l'adaptation aux nouveaux modes de consommation, la résilience voire la relocalisation de nos productions et la revitalisation et l'attractivité des centres-villes.

Dans ce cadre, le ministère des transports œuvre à en renforcer et à en structurer la gouvernance publique et privée. Le CILOG 2021 a pu ainsi décider de confier au GART le soin d'animer en tant qu'ensemblier des associations de collectivités les questions de logistique, dans les différentes dimensions du développement économique, des transports, de l'aménagement et de l'urbanisme pour lesquelles les décideurs publics locaux sont des acteurs centraux. Ce rôle d'ensemblier s'articule avec les autres associations de collectivités que sont France Urbaine, Intercommunalités de France, l'Association des Maires de France et Régions de France, mais également la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, le Cerema au sein d'un **comité technique de liaison de la logistique urbaine des collectivités** où la DGITM représente l'Etat.

La Confédération des Grossistes de France, à travers sa filiale *Logistic Low carbon*, a organisé dans le cadre du programme InTerLUD un comité des partenaires rassemblant 18 fédérations professionnelles rassemblant les logisticiens, les transporteurs, les grossistes, mais également les filières consommatrices de logistique pour préfigurer un collectif en capacité de co-construire avec les collectivités des actions d'amélioration de la logistique urbaine.

A l'heure où le programme InTerLUD a permis de déployer à l'échelle de 41 agglomérations les chartes d'engagements volontaires de logistique urbaine, il m'est apparu utile avant d'engager le programme LUD+, qui poursuivra ce déploiement, de structurer la gouvernance des acteurs privés et d'institutionnaliser une représentation des acteurs économiques à côté de celle des

collectivités et d'unifier cette représentation dans le cadre des comités d'orientations des programmes CEE à venir sur la logistique urbaine.

C'est pourquoi je suis attaché à ce que vous puissiez engager, en lien avec les fédérations professionnelles membres du comité des partenaires, un travail de préfiguration d'un **Comité technique de liaison de la logistique urbaine des professionnels** en capacité de dialoguer avec le comité de liaison des collectivités et l'Etat, de proposer des outils d'amélioration des services collectifs aux professionnels opérateurs et bénéficiaires des services de logistique urbaine et de remettre des avis sur les programmes de soutien à la logistique urbaine initié par l'Etat.

Je vous remercie de me proposer un dispositif de gouvernance opérationnel et sa feuille de route pour le 1^{er} mars 2023. Je suis heureux que vous ayez pu intervenir lors du CILOG du 12 décembre 2022 pour présenter cette mission et la méthode de travail de préfiguration que vous envisagez.

Xavier-Yves Valère, responsable de la mission fret et Logistique de la Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités, représentant l'Etat au sein du comité technique de liaison de la logistique urbaine des collectivités se tient à votre disposition pour vous accompagner dans votre démarche de préfiguration.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes salutations les plus sincères.

Bien à vous,



Clément BEAUNE

Copies :

- *Monsieur Roland LESCURE, ministre délégué chargé de l'industrie ;*
- *Mesdames Anne-Marie IDRAC et Anne-Marie JEAN et Monsieur Jean-Jacques BOLZAN, rapporteurs de la mission logistique urbaine durable ;*
- *Monsieur Louis NEGRE, président du Groupement des Autorités Responsables de Transport ;*
- *Monsieur Thierry COQUIL, Directeur général des infrastructures des transports et des mobilités.*

À PROPOS DE LA CONFÉDÉRATION DES GROSSISTES DE FRANCE

À travers l'union de 30 fédérations, la CGF, Confédération des grossistes de France, est l'organisation professionnelle représentative de l'ensemble du commerce de gros. La CGF représente 150 000 entreprises présentes partout en France (dont 95% de PME) qui emploient 961 000 salariés et génèrent près de 850 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Le secteur recrute chaque année 90 000 personnes et mobilise 60 000 camions.

PLUS D'INFORMATIONS

www.cgf-grossistes.fr