



MOBILITÉ PLUS CONNECTÉE ET PLUS INNOVANTE

CONTEXTE

MOBILITÉ PLUS CONNECTÉE ET TRM : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le TRM : une mobilité du quotidien au cœur de la révolution numérique et technologique

Les acteurs du transport sont, depuis toujours, confrontés à de nombreux enjeux tels que la sécurité, la traçabilité, les coûts, la qualité, les délais. Le transport routier de marchandises intervient à divers stades de la chaîne logistique, en amont (approvisionnement des matières premières), comme en aval (distribution intercontinentale, nationale, régionale, et sur le dernier kilomètre des produits finis). Il est soumis à des contraintes, parfois réglementaires nécessitant de garantir l'intégrité et la sécurité des informations échangées.

Le Transport routier de Marchandises (TRM) s'est toujours emparé des évolutions technologiques, dans une perspective d'efficacité mais aussi parce que la gestion des données échangées est une problématique qui implique

des intérêts commerciaux extrêmement importants et qui touche aux aspects d'intelligence économique et de cybersécurité.

La multiplication de plateformes soit d'intermédiation, soit de remontées d'informations diverses liées à l'exécution du contrat, aux données du véhicule pose clairement la question de la protection de ces données hautement sensibles.

Certaines technologies actuelles permettent une communication sécurisée, non plus seulement d'ordinateur à ordinateur, comme le permet l'EDI, mais de compétence à compétence, en limitant le recours aux tiers de confiance.

ENJEU

1^{ER} ENJEU POUR UNE MOBILITÉ PLUS CONNECTÉE ?

Désintermédier le TRM grâce à une Blockchain Transport Globale

Les diverses étapes de la chaîne logistique, comme le paiement et les échanges de documents sécurisés, la gestion des dossiers assurance en cas de litiges, la gestion des entretiens des véhicules programmés, les données liées à la sécurité et la sûreté, les solutions de geofencing, les données liées à la conduite ou les procédures douanières et les contrôles sur l'ensemble de ces éléments, doivent pouvoir être échangés de manière sécurisée.

La Blockchain fonctionne comme un intégrateur universel, garantissant de ce fait des échanges intelligibles et abordables et ce, peu importe la taille de la structure concernée. C'est cette notion d'accessibilité qui marque une différence majeure avec l'EDI.

La blockchain permet la création d'outils performants et innovants. En améliorant les fonctionnalités essentielles en termes de gestion, de suivi et de communication, elle s'inscrit comme un instrument d'optimisation et de développement dans les domaines du transport et de la supply chain.

La lettre de voiture électronique, contrat de transport obligatoire pour le transport de marchandises, est aujourd'hui une réalité.

Et partant du fait que la lettre de voiture électronique fonctionne de manière très sécurisée avec validations successives des étapes au cours du transport, et transmission des informations et documents au cours de l'opération aux différents intervenants de la chaîne, la FNTR a lancé un groupe de travail regroupant des acteurs de tous horizons y compris des différentes administrations pour étudier la faisabilité et la réalisation d'une blockchain, dont la lettre de voiture électronique sera la colonne vertébrale.

La blockchain peut révolutionner l'intermédiation ou plutôt la désintermédiation dans le transport en général, et dans le transport routier en particulier. Si nous parvenions à cela, nous contribuerions à faire de la France un leader dans ce domaine.

PROPOSITIONS DE LA FNTR

- 31 Mettre en place une expérimentation de blockchain globale transport routier de marchandises complémentaire et compatible avec la lettre de voiture électronique eCMR ;
- 32 Elaborer un plan stratégique de transformation digitale du secteur du transport routier ;
- 33 Mettre en place un conseil de surveillance de la transformation digitale du transport routier, vigilant notamment sur l'interopérabilité des systèmes.

2^E ENJEU POUR UNE MOBILITÉ PLUS CONNECTÉE ?

Le véhicule autonome adapté aussi bien pour le TRM longue distance que pour la livraison du dernier kilomètre



Le véhicule autonome est indéniablement une perspective d'avenir pour l'ensemble des transports du quotidien. Les bénéfices en seront importants tant pour le transport routier de marchandises longue distance que pour la livraison du dernier kilomètre.

Dans le transport de fret, il convient d'envisager l'arrivée à terme plus ou moins éloigné, de véhicules entièrement autonomes mais avec des points de vigilance particuliers sur les reports de responsabilité, la gestion des données, la cybersécurité et la sûreté, la sécurité routière, l'accompagnement social et le bénéfice environnemental.

A l'échelle de la logistique urbaine, il conviendra aussi de travailler en amont avec les collectivités territoriales à l'intégration du véhicule autonome dans un espace urbain aux voiries très contraintes, sans créer de nouveaux conflits d'usage, avec l'adaptation des politiques publiques, de leurs outils et du développement des Smart Cities.

PROPOSITION DE LA FNTR

- 34 Lancer plusieurs expérimentations de circulation de poids lourds et de véhicules utilitaires légers autonomes en trajet interurbain et en distribution urbaine ;

3^E ENJEU POUR UNE MOBILITÉ PLUS CONNECTÉE ?

Plateformes digitales d'intermédiation : non au moins-disant social et économique

Les nouveaux services digitaux apportent des capacités d'information permettant l'optimisation de services ou de déplacements et des capacités de mises en relation, créant des nouveaux modèles économiques ou modifiant l'existant.

On distingue deux catégories d'économie des plateformes digitales d'intermédiation : les plateformes collaboratives et les plateformes de services :

- Le modèle « collaboratives » permet la mise en relation d'acteurs qui mutualisent l'usage d'un actif sans en tirer de bénéfices (but non lucratif ex. Blablacar).
- Le modèle « services » organise la mise en relation commerciale pour des prestations (but lucratif ex. Uber).

La croissance de l'e-commerce et les exigences des clients rendent l'utilisation des plateformes digitales incontournables pour le bénéfice qu'elles peuvent apporter à l'optimisation du transport des besoins du quotidien.

Cependant, l'opportunité de croissance que les plateformes digitales peuvent apporter ne doivent pas être une contrepartie d'un moins-disant social et économique, fragilisant les acteurs et dégradant la qualité de service attendue par le client final.

PROPOSITION DE LA FNTR

- 35** Adapter le cadre réglementaire du commissionnaire de transport ou créer un statut de courtier digital de transport routier pour les plateformes digitales et au potentiel de croissance qu'elles sont en mesure d'apporter au secteur, sans pour autant empêcher leur développement en harmonie au côté de l'économie conventionnelle du TRM ;

