

LIVRE BLANC

Pour une Logistique urbaine optimisée en Ile-de-France à l'horizon 2030

La logistique dite du dernier kilomètre reste la plus complexe dans l'organisation de toute *Supply Chain*. Et elle est confrontée à des défis multiples : enjeux environnementaux, métropolisation, évolution des modes de consommation, plateformisation...

Pour toutes ces raisons, le Gatmarif souhaite initier avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France un travail de co-construction pour préparer la logistique urbaine de demain. A travers ce Livre Blanc, issu d'une large consultation des acteurs clés de la filière (associations professionnelles et entreprises représentant plus de 40.000 véhicules en circulation en région parisienne), le Gatmarif formule 35 propositions concrètes pour un système plus performant et plus écologique de logistique urbaine, parmi lesquelles :

➤ **Améliorer les conditions d'exercice de la livraison urbaine pour agir contre la souffrance au travail**

Aujourd'hui, de nombreux conducteurs-livreurs ne veulent plus se rendre à Paris. En cause, le **stress lié aux difficultés de circulation** et de stationnement, aux incivilités des autres usagers de la route, la fatigue induite par cette charge mentale, la **pénibilité du port de charges** occasionnée par des stationnements éloignés, les **dangers dus à des aménagements mal positionnés**, inadaptés ou inexistantes pour les livraisons, les risques routiers liés au partage de la voirie avec les vélos...

Plus de 9 répondants sur 10 de l'enquête menée par le Gatmarif considèrent que les conditions d'exercice des métiers de la livraison urbaine sont difficiles. Cette situation entraîne un **manque d'attractivité** pour le métier, des difficultés de recrutement, du turn-over, des troubles musculosquelettiques et psychosociaux, des accidents et contribue à donner une image dégradée de notre profession.

Les **pouvoirs publics ont le devoir de faciliter l'exercice** de ce métier en agissant sur son environnement de travail et plus particulièrement sur ce qui dégrade les conditions d'exercice des livreurs. Il s'agit de décongestionner les villes, augmenter le nombre de places de livraison, aménager des aires de stationnement adaptées aux véhicules lourds et qui ne mettent pas en insécurité le personnel, faire respecter les zones de livraison, **contrôler et sanctionner plus sévèrement** ceux qui ne respectent pas les règles et normes de la profession.

➤ **Mieux partager l'espace public**

L'offre de transport public de voyageurs bénéficie d'investissements importants comme des voies prioritaires, des axes privilégiés et une attention particulière des collectivités territoriales. Force est de

constater que le transport de fret et la logistique, malgré leur utilité sociale, ne jouissent pas des mêmes facilités.

A défaut de bénéficier d'infrastructures de circulation dédiées, la circulation des marchandises pourrait être facilitée en **mutualisant** les livraisons des infrastructures aujourd'hui dédiées au transport de personnes. Le partage des voies de bus et co-voiturage pour les livraisons mérite ainsi d'être examiné. Il pourrait être autorisé à des véhicules routiers "propres". Il pourrait aussi être réservé à certaines plages horaires. Il conviendra cependant de s'assurer de **l'accessibilité en sécurité des zones de stationnement**.

Pour faire face à l'augmentation des flux de marchandises en ville, les professionnels ont également besoin de **davantage de places de livraison**, d'aires de livraison adaptées aux dimensions des véhicules, avec des trottoirs abaissés pour faciliter le passage avec des transpalettes, positionnées au plus près des clients, et ne mettant pas en danger les livreurs. Les résidents et non-professionnels doivent être incités à utiliser les parkings souterrains pour permettre aux livreurs, commerçants, artisans, de circuler et travailler à Paris. Il s'agit de **gérer la rareté** des places de stationnement en surface en **favorisant leur utilisation par les professionnels**. La **transformation des places de parking** avant et après les zones de livraison en **dépose-minute**, tant pour des clients des commerces de proximité, que pour des livreurs en VUL, permettrait encore de laisser les aires de livraison aux poids-lourds.

➤ **Prendre en compte la logistique dans les politiques d'urbanisme**

La mise en place d'un **schéma régional** permettrait une meilleure intégration des flux de marchandises dans les projets urbains.

Les **flux urbains de fret** se sont **démultipliés de façon exponentielle** depuis quelques années. Cependant, les espaces logistiques en ville n'ont que peu évolué. Or, l'augmentation du nombre de colis à distribuer rend nécessaire la mise en place de **hubs urbains mutualisés** pour des zones de tri et éclatement des marchandises. A la clé : optimisation et massification de la prestation logistique, réduction du nombre de camions en ville, réduction des distances parcourues, moindre temps passé par les livreurs dans les embouteillages du fait du raccourcissement des tournées (moins de points de livraison), baisse des émissions de CO₂, amélioration de la qualité de service (réduction des délais de livraison) et éviter la délocalisation des entrepôts de la région Ile-de-France en grande couronne ce qui va à l'encontre des souhaits exprimés par les Pouvoirs Publics et qui impliquent plus de kilomètres à assurer au titre de la livraison.

L'intervention des pouvoirs publics est à cet égard nécessaire pour réserver des **emplacements urbains mutualisés dédiés à la logistique**, et mettre à disposition des professionnels des zones de déchargement de camions et de cross-docking pensées pour les besoins de la logistique. Il appartiendra ensuite aux entreprises d'organiser elles-mêmes la redistribution des marchandises sous leur responsabilité.

Les **règlements locaux d'urbanisme** pourraient aussi prévoir la création de préaux et sas isolés phoniquement pour tout aménagement de surfaces commerciales de sorte à favoriser les livraisons de nuit.

➤ **Sécuriser les activités de transport des chantiers urbains**

La gestion des chantiers de construction et de leur logistique est un **sujet complexe dans toute ville historique**, et d'autant plus critique lorsqu'il s'agit de la capitale, et qu'elle est concernée par des **grands travaux** (Grand Paris, Jeux Olympiques, grands évènements...).

Sur la base des meilleures pratiques internationales analysées par le projet de recherche européen SUCCESS, le Gatmarif recommande, pour une chaîne d'approvisionnement des chantiers plus durable, la mise en place d'un **plan logistique des sites de construction** avant le début des travaux, la création de **Centres de Consolidation pour la Construction** (CCC qui pourraient ensuite servir à l'approvisionnement en marchandises des villages olympiques), et la promotion d'une **formation spécifique** pour les conducteurs amenés à livrer des chantiers en zone urbaine dense, à l'image de l'initiative prise à Londres dès 2012.

Il s'agit ainsi de prendre toutes les mesures pour **prévenir et éviter les accidents** aux abords des sites de construction, en particulier de véhicules lourds avec des piétons et deux-roues.

Le projet SUCCESS a montré que les CCC constituaient des espaces logistiques urbains de nature à pallier le manque d'espace de stockage de matériaux sur les sites de construction, favoriser le recyclage des déchets issus des chantiers, réduire la congestion routière, les nuisances sonores et les émissions de CO₂, notamment en favorisant l'utilisation de véhicules propres pour la desserte finale.

Les **approches fluviales** auraient toute leur place dans ce dispositif.

➤ **Etablir un agenda partagé et réaliste pour la conversion des flottes de véhicules professionnels**

Paris et la Métropole du Grand Paris ont décidé d'accélérer l'abandon des véhicules diesel au profit des véhicules propres. Ont ainsi été annoncées la restriction de circulation des véhicules catégorisés Crit'Air 5, 4, et non classés, à Paris à partir du 1er juin 2021, et l'interdiction de circulation pour tous les véhicules diesel en 2024.

Les politiques de lutte contre les nuisances environnementales et le dérèglement climatique sont légitimes. Néanmoins, elles se heurtent encore à la **réalité du marché**. En effet, il n'existe pas actuellement d'offres constructeurs suffisantes pour des véhicules à motorisation alternative en transport de marchandises, et **leur coût est très élevé**. Par exemple, seul un constructeur commercialise des VUL au GNV ; en électrique, il n'y a souvent qu'un seul fabricant dans un cubage donné, et aucun camion frigorifique à -30°C ; aucune offre n'est commercialisée pour des véhicules lourds à l'hydrogène. Les **stations d'avitaillement alternatives** font également cruellement défaut.

Aussi, le Gatmarif demande aux pouvoirs publics de tenir compte des délais incompressibles des transporteurs pour renouveler leur parc, ainsi que de la maturité et de la **disponibilité sur le marché des solutions alternatives** au diesel, pour fixer des calendriers d'application réglementaire, et de soutenir financièrement l'acquisition de véhicules propres à hauteur du **TCO** (« Total Cost of Ownership », ou coût total de possession).

Le GATMARIF en bref

Créée en 1970, le Groupement des Activités de Transport et de Manutention de la Région Ile-de-France a pour mission la défense des intérêts généraux régionaux communs à ses membres :

A.F.T : Association pour le développement de la Formation professionnelle dans les Transports et la logistique

AUTF : Association des Utilisateurs de Transport de Fret

E2F : Entreprises Fluviales de France

CGI : Confédération du Commerce de Gros et International

CSD : Chambre Syndicale du Déménagement

FNTR : Fédération Nationale des Transports Routiers

OPTILE : Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France

SEI : Syndicat des Entrepôts de Boissons d'Ile-de-France

SNTL : Syndicat National des Transports Légers

Union TLF : Union des entreprises Transport et Logistique de France

Partenaires associés :

Alliance du Commerce : Organisation Professionnelle Française du Commerce

FACAP : Fédération des Associations de Commerçants et Artisans Parisiens.