



Compte-rendu

Les activités de logistique sont indispensables au bon fonctionnement et au dynamisme des territoires. En pleine évolution, ces activités doivent à la fois s'adapter aux nouveaux modes de consommation et intégrer elles aussi les enjeux majeurs de transition écologique : sobriété foncière, décarbonation, complémentarité des modes de transport et articulation des aires logistiques...

La transition vers une logistique durable, pour le moins plus vertueuse, passe par de nouvelles activités et pratiques que les collectivités territoriales engagées dans des démarches de Plan climat ou Agenda 2030 peuvent accompagner. C'est pour les aider à remplir cet objectif que les partenaires du réseau Teddif ont organisé, le 5 juillet 2022, l'Atelier « **Activités de logistique vertueuses, quel rôle pour les collectivités ?** ».

Cet Atelier qui a réuni plus de 50 personnes a été l'occasion de partager éléments de méthode, outils et pistes d'action et financements et ainsi faciliter le passage à l'acte.

L'atelier a été organisé en **2 grandes séquences** :

La 1^{ère} était destinée à bien comprendre les enjeux et les leviers d'actions des collectivités avec les intervenants coordonnés des services de l'État, de la région ainsi que celles de l'IPR et l'Ademe ;

- La 2nde a permis d'illustrer le rôle que peut jouer une collectivité dans 4 domaines : la mise en œuvre d'une charte logistique, la sobriété foncière, la cyclologistique et la data.

Le résumé de ces différentes séquences est à retrouver dans les pages suivantes, le replay et les supports utilisés par les intervenants sont accessibles sur le site du réseau à la page dédiée à l'évènement (www.teddif.org).

Séquence 1 : L'activité Logistique en Ile-de-France : Réalité et enjeux pour les collectivités

❖ Antoine BEYER, chargé de recherche – Institut Paris Région

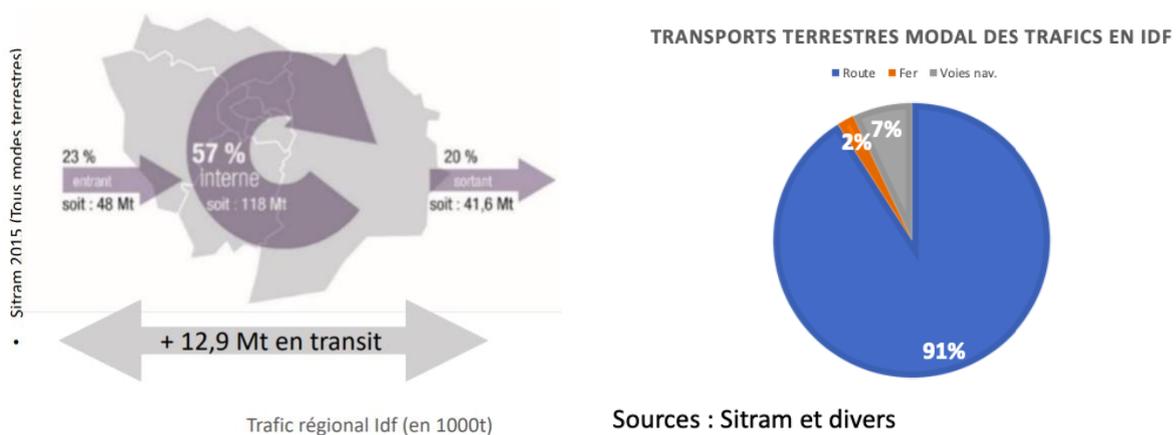
Aujourd'hui, avec l'émergence du e-commerce, nous sommes dans une nouvelle séquence de la logistique. Celle-ci intègre de plus en plus les petits colis, la question de la e-logistique et de la durabilité. Cela entraîne aussi un phénomène de territorialisation avec des nouveaux rapports aux acteurs, que ce soit des particuliers ou des collectivités.

La logistique a ainsi quitté le champ du management d'entreprises pour rentrer dans le domaine de l'aménagement du territoire. Donc, suite à une phase de maturation, la logistique tente désormais d'adopter un fonctionnement plus durable concernant sa consommation énergétique et sa consommation d'espace.

2

Le poids prépondérant de la route dans le fret en Ile-de-France

L'Ile-de-France est la 1^{ière} région française pour le fret avec une activité interne à la région intense et une très forte prédominance de la route dans les trafics.



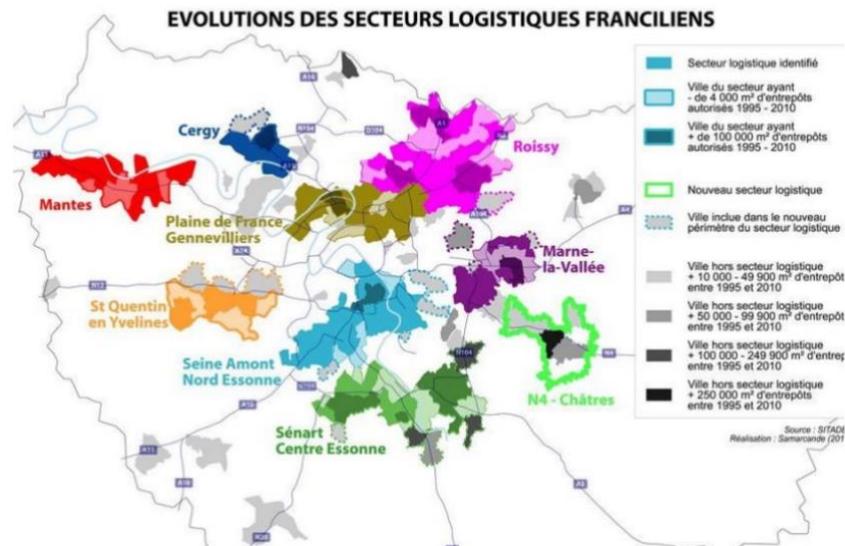
Une consommation importante de foncier par les activités de logistique

L'Ile-de-France est un réel hub logistique où convergent les voies routières françaises. Il y a donc une forte pression pour construire des entrepôts.

On constate un phénomène de périurbanisation avec la multiplication de zones logistiques surtout dans les périphéries sud-ouest et nord avec des entrepôts de plus en plus grands.

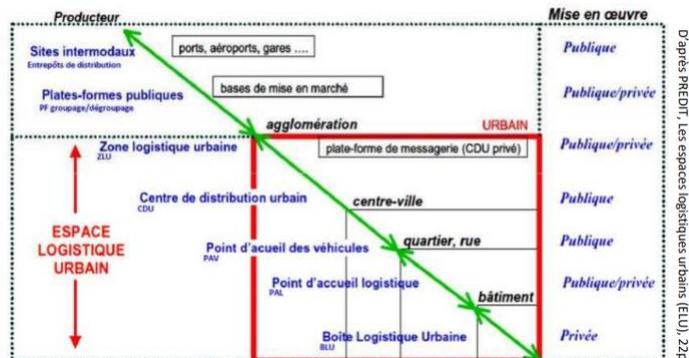
Si un grand bâtiment consomme moins de foncier que différents petits, il importe toutefois de trouver des solutions pour limiter la consommation d'espace. Il faut donc densifier les zones logistiques dans l'espace et le temps avec des entrepôts à étages et de l'automatisation.

On observe ainsi un phénomène de concentration autour de territoires spécialisés (cf carte page suivante).



L'éloignement progressif des zones de logistiques suppose de nouveaux systèmes pour rapatrier les biens vers le centre urbain grâce à de nouvelles interfaces. Il faut reconquérir des lieux et de nouvelles fonctions logistiques pour la distribution finale, d'où une nouvelle hiérarchisation des systèmes logistiques, des plateformes aux espaces logistiques urbains.

Plateforme	Porte d'entrée Entreposage longue durée	Massifié/ Appro	SOGARIS (Rungis)
Hôtel logistique/	Transit Transfert	Dégrouper Distribution	La Chapelle International
Espace logistique urbain	Retrait destinataire	Consigne	Point relais



Les défis territoriaux de l'offre logistique en IdF

Avec les contraintes de ZAN et ZFE, le déséquilibre Est-ouest, les défis territoriaux de l'offre logistique en IdF peuvent être résumés de la façon suivante :

Tendance	Moyen
<ul style="list-style-type: none"> • Croissance ininterrompue des envois (pas des tonnages) ! • Usage prépondérant de la route • Une explosion de la demande de stockage • Des expressions émergentes (Quick commerce/Darkstores ...) • Réindustrialisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Livraisons alternatives se structurent • Envisager les contraintes comme des leviers • Accompagner et orienter la mutation à partir du foncier

❖ Anastasia WOLFF, Cheffe adjointe du service connaissance et développement durable – DRIEAT

Avec la pandémie la prise en compte des impacts de la logistique et de son importance dans notre fonctionnement s'est accélérée. Ainsi aujourd'hui il y a une réelle volonté d'inscrire ce secteur dans un mouvement de transition écologique.

De nouvelles réglementations

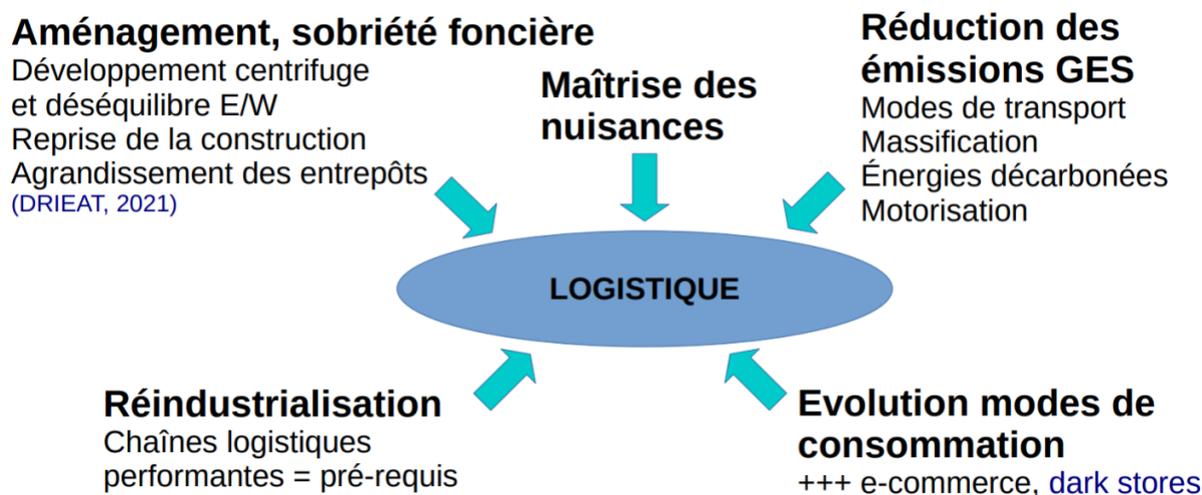
En matière de **sobriété foncière** avec la Loi Climat et Résilience

- Dorénavant les SCoT doivent obligatoirement intégrer les questions commerciales et logistiques à travers le Document d'Aménagement des Activités Commerciales et Logistiques (DAAC)L;
- ZAN : inscrit une trajectoire de sobriété foncière à horizon 2050 qui impacte de nombreux secteurs dont la logistique. A noter que d'après la nomenclature de l'artificialisation les surfaces à usage logistique avec végétation herbacée sont comptabilisées comme artificialisées.

En matière de **performance énergétique** avec la Loi Élan

- seuils de performance exigeants pour les sites logistiques de plus de 1000m² et pour les nouveaux bâtiments, dans l'objectif de réduire de 40 % la consommation énergétique d'ici 2030;

Le schéma suivant montre l'ensemble des contraintes qui pèsent sur ces activités qui sont à la croisée de nombreux enjeux et ont à relever un défi de développement durable.



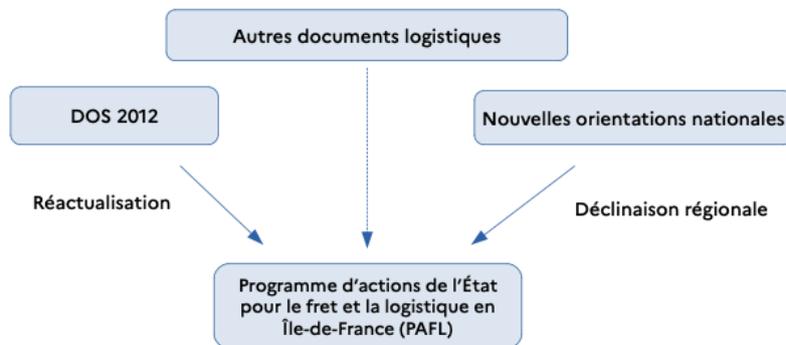
De nombreux leviers à la portée des collectivités

Pour relever ce défi de développement durable des leviers aux mains des collectivités existent :

- les outils de planification à l'échelle des territoires : le SCoT avec le DAACL, le PLU ou encore le PCAET
- les démarches d'écologie industrielle
- les pratiques d'achats publics

❖ François PLOQUIN, Chef du département des mobilités et de la logistique – DRIEAT

L'action de l'Etat se traduit à travers le **Programme d'action de l'État pour le fret et la logistique (PAFL)**



La structure du PAFL se compose d'un bilan du Document d'Orientation Stratégiques pour le fret 2012, d'une partie sur les enjeux de la logistique francilienne et un programme d'action.

Cette structure s'organise autour de **4 axes** :

- Réduire l'impact environnemental du fret de la logistique ;
- Gouvernance régionale et connaissance du secteur ;
- Développer une logistique maillée, innovante et multimodale ;
- Améliorer l'efficacité sociale et économique de la logistique francilienne.

On y retrouve une quinzaine d'actions, dont des **actions majeures** comme :

Action 2 :
Mettre en place un observatoire régional du fret et de la logistique



Action 6 :
Moderniser et développer le maillage des terminaux de transports combinés

Action 9 :
Étudier le foncier de l'État disponible pour le développement d'activités logistiques



Action 13 :
Création d'un Groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification (GEIQ) dans le domaine du transport routier

Il propose également des **actions qui relèvent des territoires** :



Action 4 :
Promouvoir la logistique intermodale auprès des acteurs publics et accompagner les acteurs



Action 8a :
Préserver et développer le foncier nécessaire à une logistique multimodale massifiée



Action 10 :
Accompagner le développement de la logistique en promouvant la transition écologique, la sobriété foncière et la gestion économe des sols

6

Les collectivités territoriales ont en effet un certain **rôle à jouer**. Elles doivent s'assurer de la prise en compte des enjeux logistiques au sein des projets d'aménagement et sensibiliser les élus locaux. Elles doivent également accompagner les acteurs logistiques du territoire et valoriser les démarches innovantes et les bonnes pratiques. Enfin, elles participent à l'amélioration de la connaissance du secteur, notamment dans le cadre de l'observatoire.

→ [Lien vers le programme d'actions de l'État](#)

❖ *Nathalie GRANES, Chef de service logistique à la direction des transports – Région Ile-de-France*

Nathalie Granes revient sur les réalités et enjeux des activités de logistique pour les collectivités à partir d'éléments de bilan de la stratégie régionale.

Une stratégie régionale pour le fret et la logistique : pourquoi et comment ?

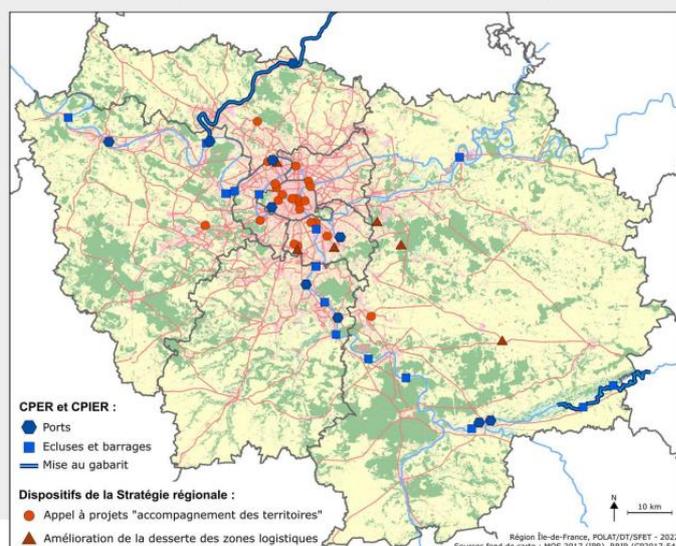
Les enjeux :

- Maîtriser les flux ;
- Réduire les nuisances ;
- Optimiser l'existant ;
- Revaloriser l'image du secteur.

En 2018 la région a voté sa première stratégie « **Agir pour une logistique maîtrisée, performante et innovante** » avec l'idée de construire une image régionale des flux pour rapprocher les acteurs publics et privés. Différentes modalités d'actions ont été retenues :

- Renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France par un aménagement ciblé des infrastructures : Financements d'infrastructures permettant l'intégration du fluvial / multimodal dans les chaînes logistiques et une meilleure accessibilité des zones logistiques
- Réduire les nuisances : modernisation et verdissement des flottes, soutien à l'innovation
- Favoriser une logistique vectrice de développement territorial à travers des appels à projet et le soutien à des dynamiques de réseau d'acteurs

Projets soutenus au titre de la stratégie fret 2018 – 2021 ayant fait l'objet d'investissements matériels localisés (par communes)



On constate un certain déséquilibre dans la répartition géographique des projets avec certains territoires (pourtant fortement concernés par les activités logistiques) pas ou très peu représentés et une forte dynamique autour de la voie d'eau (fluvial/portuaire) y compris en zone dense, et de la cyclologistique.

7

L'AMI fret a eu un très fort impact de sur la dynamique des projets et la visibilité des actions de la Région, avec 4 thématiques plus prégnantes : l'organisation de chaînes multimodales, l'adaptation et l'innovation pour des véhicules moins polluants et plus intermodaux (vélocargo, flotte fluviale), la gestion du dernier km (micro hubs, stationnement, offre immobilière mutualisée, réversible,) et le sujet des données et de la numérisation.

Focus sur la question des données

Les connaissances sur les flux et leurs impacts sont très limités. Les données existantes ne sont ni exhaustives, ni compatibles ni utilisables pour la construction de politique publique.

Ce thème a été fléché comme prioritaire dans l'AMI fret de 2020, de façon à initier de nouvelles méthodes de collecte plus dynamiques, moins chères, plus faciles à actualiser et pour structurer des outils d'analyse et d'aide à la décision pour les collectivités. Une dizaine de projets ont pu être financés au total (AMI et hors AMI) dont Urban Radar, Cyria présentés lors de cet Atelier (voir plus loin).

L'observatoire régional du fret et de la logistique

Annoncé en décembre 2021, ce tout nouvel observatoire est en cours de préfiguration par une équipe projet rassemblant la DRIEAT, la Région et l'IPR, appuyée par un comité de préfiguration.

L'ambition est d'améliorer la connaissance du fret et de la logistique en Île-de-France, en rassemblant largement les acteurs publics et privés en vue de construire un diagnostic partagé et objectif des enjeux territoriaux et un guichet unique de la connaissance logistique en IdF

❖ Jean-Yves MARIE-ROSE, Ingénieur Transport, mobilités, hydrogène – Ademe Ile-de-France

Pour introduire ses propos, Jean-Yves Marie-Rose revient sur les 4 scénarios élaborés par l'Ademe :



La logistique en Ile-de-France c'est plus de 2020 Mt par an (parc immobilier logistique francilien : 18 M de m²). Chaque jour c'est 16 M de déplacements de franciliens en voiture, 750.000 livraisons et enlèvement de marchandises et 2 M de trajets en train.

Le fret est responsable de nuisances multiples : Climat (**32%** d'émissions de GES), Bruit (**15%** de la population exposés à des niveaux de bruits supérieurs au seuil réglementaire), Santé Publique (quasiment **100%** de la population de l'Ile-de-France soumise au dépassement des nouvelles normes préconisées par l'OMS).

Notre futur va dépendre de notre capacité à interagir.

L'action de l'Ademe est multiple :

- Réglementation (nationale et locale) : [Fabrique logistique](#)
- Technologies : AAP, AMI, APR, etc.
- Organisation et Optimisations : [Agir pour la Transition Écologique](#), [Démarches territoriales intégrées](#)
- Coopération des acteurs publics et économiques : [InterLUD](#), [Engagement Volontaire pour l'Environnement](#), [ColisActiv'](#), etc.

Séquence 2 : Rôle des collectivités pour des activités plus vertueuses, illustrations avec des retours d'expérience franciliens

2.1 Charte de logistique urbaine

❖ Programme InterLUD, Hélène DE-SOLERE, Directrice de projets Logistique – Cerema Direction Territoire et ville

L'objectif principal de ce programme est de faciliter la mise en œuvre de chartes d'engagement volontaire pour la logistique urbaine conformément au cadre méthodologique élaboré dans le cadre de la Stratégie nationale « France Logistique 2025 ».



9

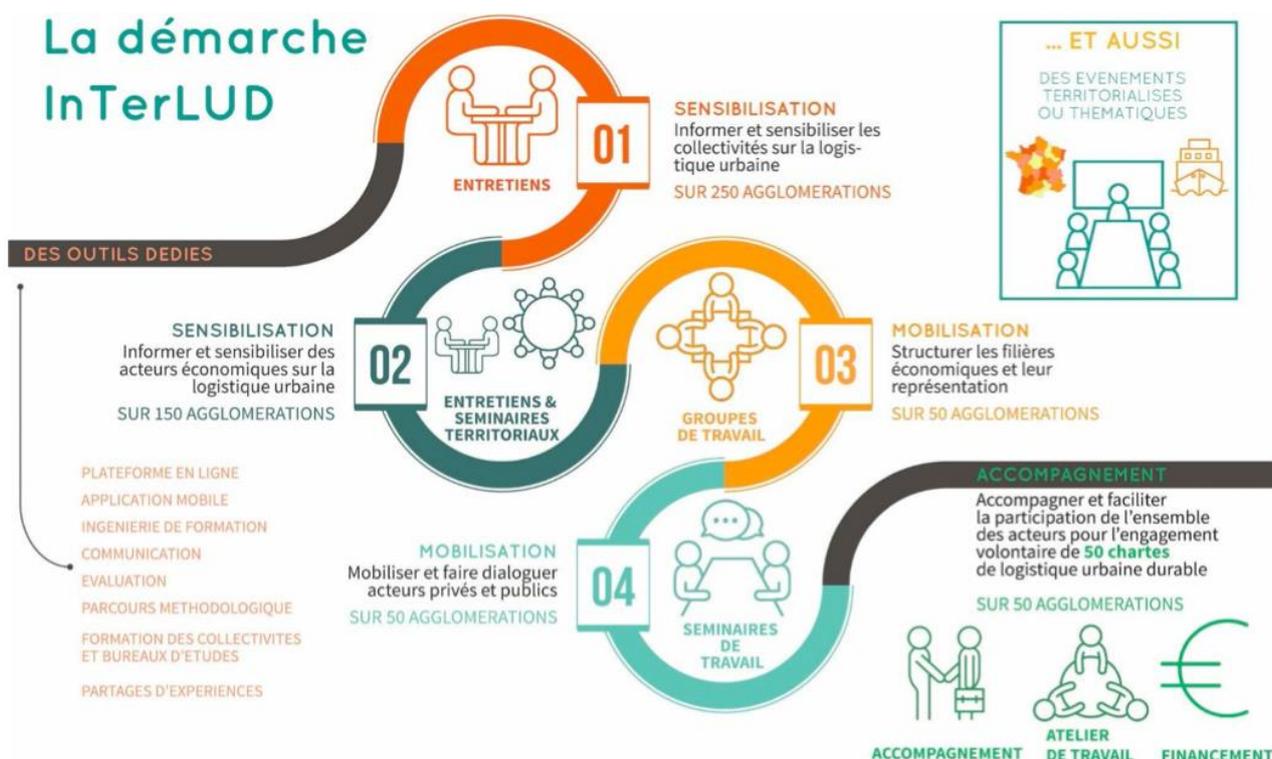
Plusieurs objectifs en découlent :

Diffuser des bonnes pratiques au sein des collectivités ;

- Réduire les impacts sur l'environnement (GES, polluants, bruit, ...)
- Apaiser le centre-ville (pollution visuelle, congestion, accidents)
- Améliorer l'efficacité du transport des marchandises en ville
- Renforcer l'attractivité et la compétitivité du territoire
- Créer de l'emploi.

InterLUD est dans un programme financé dans le cadre des Certificats d'économie d'énergie (CEE) qui s'adresse aux métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération et aux acteurs économiques de la logistique urbaine sur les territoires, qui seront accompagnés par 3 partenaires principaux :

- Cerema : sensibilisation, formation et accompagnement des collectivités ;
- Logistic Low-Carbon : sensibilisation, mobilisation et accompagnement des acteurs économiques et leurs représentants ;
- Ademe : Présidence du comité de pilotage, apport méthodologique et technique, communication.



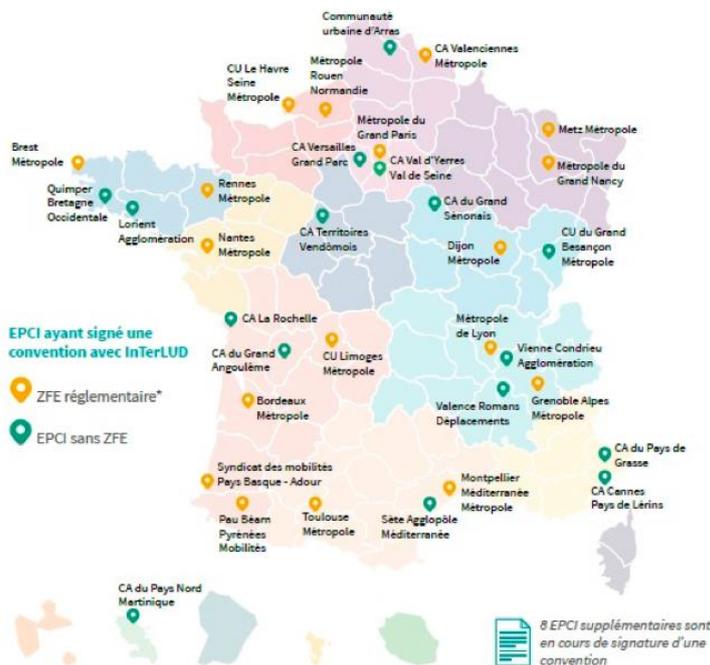
Accompagnement proposé pour l'élaboration des chartes pour les EPCI

- Une méthodologie : Mise en ligne d'un parcours pédagogique permettant de mieux s'approprier le cadre méthodologique ;
- Des formations : pour le pilotage de la démarche sur le territoire, pour sensibiliser les différents services aux enjeux de la logistique urbaine ;
- Le suivi de la démarche par un expert du Cerema ;
- La mise à disposition de financements : pour de l'ingénierie nécessaire à l'élaboration, la réalisation ou le suivi des chartes.

Accompagnement proposé aux acteurs du territoire

- La mobilisation des acteurs économiques de votre territoire ;
- L'accompagnement – préparation de la concertation pour les acteurs économiques : faciliter les échanges entre entreprises en amont des concertations avec l'EPCI, aider à la construction d'une représentativité des acteurs économiques par secteur en travaillant avec les représentants dans les territoires, ateliers proposés aux acteurs économiques (selon les besoins exprimés).

EPCI engagés dans la démarche



Pour en savoir plus : consulter les nombreuses ressources du site internet [InTerLUD](https://www.terlud.com).

❖ Projet InterLUD de la Communauté d'Agglomération Val d'Yerres Val de Seine, Anaëlle Gaulier, chargée de mission projet de logistique urbaine durable – CA Val d'Yerres Val de Seine

La convention interLUD a été signée avec le Cerema en novembre 2021.

La collectivité a eu beaucoup d'intérêt pour la démarche car le territoire vise l'excellence environnementale dans tous ses domaines d'intervention, elle constitue le fil rouge du projet de territoire.



Le programme s'inscrit dans la continuité à la fois du CRTE et du PCAET.

Une fois la subvention obtenue, un marché a été passé avec un groupement de bureau d'études (Indigo, ELV mobilité et Logicité) qui a débuté en février sa phase de diagnostic ;

Des groupes de travail ont été déroulés en mai et ont porté sur deux thématiques : les espaces publics et la logistique décarbonée.

Ces groupes de travail ont permis de constater une véritable maturité sur le sujet du côté des acteurs économiques et des services des villes du territoire (services voiries, techniques, urbanisme et acteurs économiques) qui ont été très présents et mobilisés.

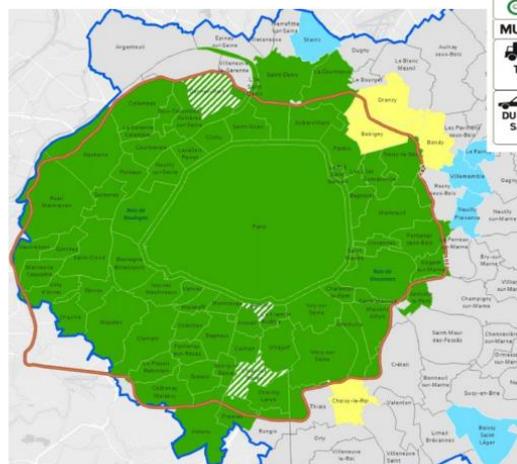
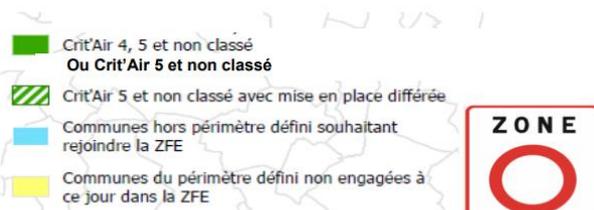
La période a par contre été peu propice à la mobilisation des élus d'où le report d'ateliers en septembre).

❖ Pacte Métropolitain, Martine VAZQUEZ, Chef de projet Logistique Urbaine Durable – Métropole du Grand Paris

La Métropole c'est :

- 7,2 millions d'habitants
- 814 km²
- 131 communes, 12 territoires
- 25% du PIB national
- Environ 500 000 mouvements de marchandises par jour ouvrable

74 communes engagées dans la ZFE-m



ZONE

SAUF CATÉGORIES

MULTI-COMMUNES

TOUS LES JOURS DE 8h à 20h

DU LUNDI AU VENDREDI SAUF JOURS FÉRIÉS DE 8h à 20h

Le pacte pour une logistique métropolitaine

Dès sa création en 2016, la Métropole s'est saisie du sujet et a coconstruit un pacte pour une logistique métropolitaine avec des acteurs privés et publics (réunions et groupes de travail pour prioriser les actions à mettre en place au niveau de la métropole).

Un pacte voté le 28 juin 2018



Principales réalisations

- Fédérer l'écosystème logistique métropolitain
- Sensibiliser les collectivités à la logistique urbaine
Réalisation de 4 mémos :
 - Penser au fluvial pour le TM
 - Intégrer la logistique dans les opérations d'aménagement
 - Mutualiser les espaces logistiques
 - Harmoniser les réglementations de TM
- Construire un référentiel réglementaire commun
- Sensibiliser les consommateurs aux enjeux logistiques (Challenge consomm'acteur)

12

L'acte 2 du pacte

Lancé en février 2022, il se compose de 5 actions :

- Développer le transport par voie fluviale : diagnostique, scénarisation avec usages compatibles avec la ZFE, animation et concertation ;
- Accélérer la transition des flottes de véhicules de transport de marchandises : créer un réseau de référent logistique pour une animation territoriale, AAP européen ;
- Réimplanter de manière raisonnée du foncier et de l'immobilier logistique : études d'impacts de la ZFE, AAP, sensibilisation des élus ;
- Piloter avec la data : collaboration avec le service innovation numérique de la MGP, projets européens liés à la data, projet de plateforme numérique de communication et d'accompagnement à la ZFE pour les professionnels, groupes de travail Observatoire Régional du Fret et de la Logistique ;
- Expérimenter et déployer sur le territoire des pratiques logistiques innovantes : sensibiliser les acteurs, soutien aux solutions innovantes, exemplarité de la puissance publique.

2.2. Sobriété foncière

❖ Projets de mutualisation et hybridation des espaces, Inès Balligand, Directrice Adjointe du Développement et de l'Innovation – Sogaris

L'un des enjeux premiers est le retour de la logistique en ville qui depuis des décennies s'est délocalisée dans les zones périphériques.

Les grands défis pour l'organisation des villes c'est le prix du foncier et la rareté de l'offre. Le but est donc

- de réussir l'insertion urbaine et architecturale,
- d'opérer la transition énergétique et
- de décarboner les flux dans une logique d'accessibilité.

Ces éléments impliquent de réinventer un immobilier logistique en ville avec une qualité urbaine, une mixité d'usage, innovant et où la logistique devient un levier de développement local.

Pour répondre à ces enjeux sont créés de nouvelles typologies d'espaces, de nouveaux concepts et de nouveaux usages (livraison du dernier kilomètre, centre de consolidation, logistique de proximité, espace productif, etc.).

Une typologie d'espaces très variables

13

1 PORTE D'ENTRÉE DE L'AGGLOMERATION



50.000m² - 300.000 m² (foncier : 10 ha et +)

Format immobilier d'interface entre les flux nationaux/ internationaux et les flux de distribution en milieu urbain dense. Horizontalité de l'occupation du sol.

2 PLATEFORME URBAINE DE DISTRIBUTION



20.000 m² - 50.000 m² (foncier : 1 ha à 3 ha)

Format immobilier basé sur la verticalité des activités permettant la massification multimodale ou simplement routière.

3 ESPACE URBAIN DE DISTRIBUTION



500 m² - 10.000 m²

Format immobilier support des activités de distribution capillaire dans les centres villes. Incrustation dans un bâtiment ou sous-sol existant.

... - quelques m²

Format de support des activités de livraisons et enlèvements : instrument pour la distribution finale. Aire de livraison, consigne, point-relais, bureau de ville, conciergerie, boîte aux lettres...

Source : Afilog

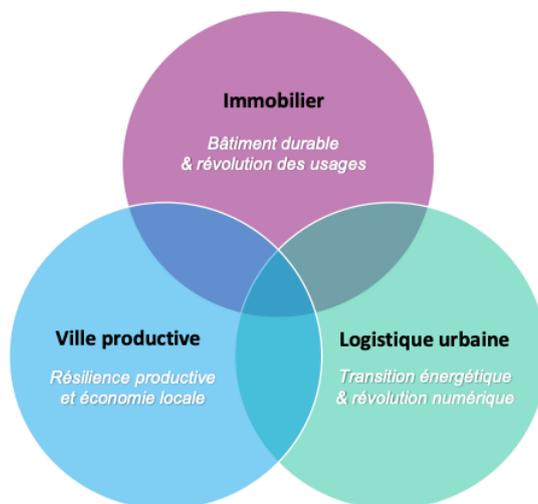
Création de modèles déterminants pour optimiser les ruptures de charge et de modèles d'approvisionnement et de distribution qui soient les plus adaptés possibles au contexte urbain, aux zones à desservir et aux contraintes de la voirie et des espaces publics.

Cette optimisation de la chaîne logistique ne fait pas disparaître les poids lourds mais les repositionne sur le chaînon le plus pertinent.

Sogaris est une société d'économie mixte, une singularité dans le milieu de la logistique.

Son objectif est de construire des bâtiments à vocation logistique mais aussi à usages mixtes.

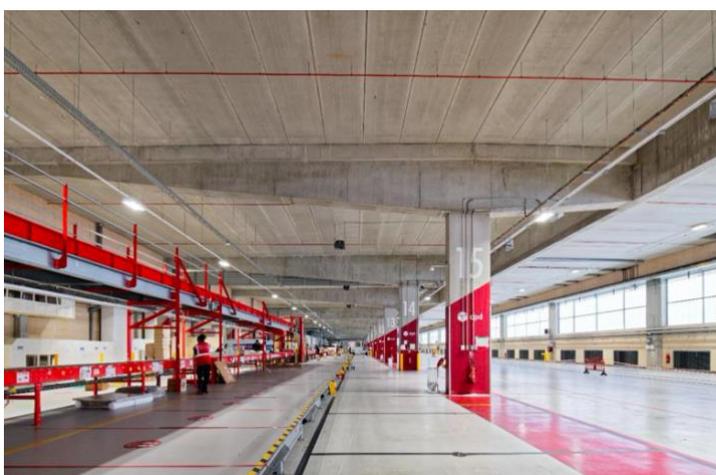
L'entreprise a pour ambition de mener des projets logistiques urbains qui relient 3 domaines : l'immobilier, la ville productive et la logistique urbaine.



Exemples de solutions

Une des pistes de réflexion est de densifier en superposant les fonctions et en les mixant, soit par des typologies d'activité soit par du travail sur la chronotopie.

Le projet Chapelle internationale



Architecte : A26

 **41 500 m²**

 **2018**





Un site historiquement dédié au transport de marchandises et aux activités de messagerie (foncier SNCF), situé à une porte de Paris (connexion boulevard périphérique / autoroute A1) ;

Aménagement d'un nouvel écoquartier mixte à dominante résidentielle (900 logements, 35.000 m2 de bureaux) porté par Espaces Ferroviaires (filiale SNCF) en 2008 ;

Un enjeu de reconversion : friche ferroviaire en bordure du faisceau de la Gare du Nord ;

Un portage politique fort traduit dans les documents d'urbanisme.

Caractéristiques de l'ouvrage

- assiette foncière : 24 000 m²
- 400m de long
- Un accès routier spécifique depuis le rondpoint de la Chapelle
- 58 m de large
- 45.000 m² SDP
- Hauteur : 12 à 14m



Les impacts du model de l'hôtel logistique

Environnemental



Réduction des km² parcourus
Réduction des émissions
Réduction des nuisances

Economique



Attractivité du territoire
Efficacité opérationnelle pour les exploitants

Social



Emplois au cœur des villes
Conditions de travail
Nature des emplois

Urbain



Insertion urbaine
Optimisation du foncier
Gestion de la densité / végétalisation
Ecran urbain / faisceau ferroviaire
Mixité fonctionnelle

2.3. Cyclo logistique

- ❖ Soutien au développement du transport de marchandises à vélo, Gaëtan PIEGAY, chef de projet – Association Les Boîtes à Vélo

Bénéfices du vélo-cargo pour la logistique urbaine



Efficacité

1,6x plus rapide en ville qu'une voiture

Puisqu'il ne dépend pas des embouteillages et du stationnement ;

16

Selon une étude de l'institut Gustave Eiffel récemment parue, 67% des livraisons dans Paris intramuros sont réalisables en vélo-cargo de manière viable économiquement ce qui traduit un potentiel de développement conséquent.



Economie

Pas de carburant
Pas de stationnement



Environnement

GES, Pollution de l'air
Pollution sonore

Sur le cycle de vie complet d'un vélo-cargo on observe 95% d'émissions de CO2 en moins qu'un véhicule thermique de même capacité.

Le fait d'avoir une activité physique et de ne pas être sédentaire dans un camion, d'être connecté à son environnement améliore le confort.

culture



Santé

20x plus de bénéfices que de risques



Bien-être

Et sympathie des clients

Pc

Le capital sympathie peut être un plus pour les entreprises avec l'image que la cyclologistique véhicule.

Principaux vélo-cargo rencontrés dans la cyclologistique



Association « Les Boîtes à Vélo »

Les Boîtes à vélo est une association d'entreprises et d'entrepreneurs à vélo couvrant des champs de métiers larges comme la logistique mais aussi des métiers de services, artisanat, filière vélo utilitaire, restauration et culture.

En quelques chiffres :

- 340 structures adhérentes en France ;
- Plus de 1000 équivalents temps plein ;
- 25% de dirigeantes ;
- En moyenne : 3,4 ETP par structure ;
- 53 départements et 14 régions ;
- Ancienneté moyenne des entreprises : 4-5 ans.
- Sur le volet cyclologistique : 56 entreprises adhérentes.

Ses actions portent sur différents points :

- Accompagner les entrepreneurs à l'usage du vélo-cargo professionnel,
- Apporter des services aux professionnels (artisans, commerçants, etc.) et aux entreprises,
- Accompagner les collectivités,
- Produire des connaissances,
- Lobbying réglementaire : préconisations aux pouvoirs publics,
- Projet de création de la Fédération Professionnelle de la cyclologistique.

L'association accompagne les collectivités sur différents volets : foncier et aménagement, transition des services techniques, communication, subvention & services publics.

❖ Projet ColisActiv', Amauric Guinard, Chef de projet – SOFUB

ColisActiv', programme qui a aujourd'hui 2 ans, est un outil qui permet aux collectivités d'accélérer le développement de la cyclo logistique. C'est un programme qui est porté par la SoFUB (filiale de la FUB), et financé en grande partie par les CEE mais un co-financement est également demandé aux territoires.

Orienter les flux vers la cyclologistique

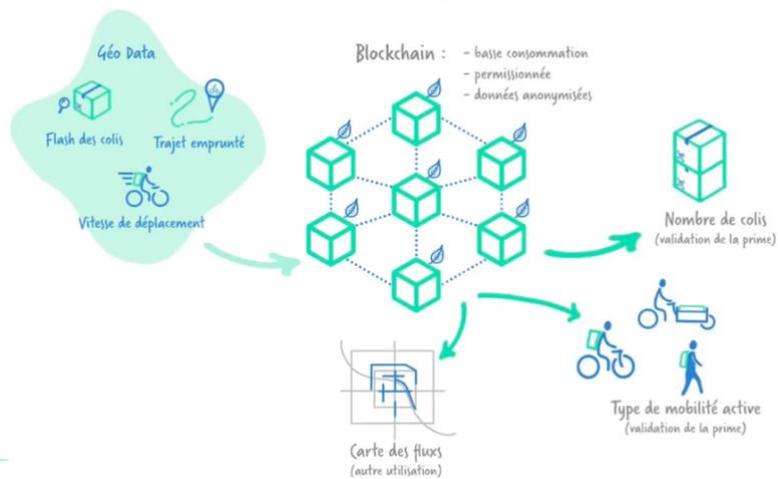
L'objectif du dispositif est d'orienter plus de flux vers la cyclologistique pour qu'elle gagne en efficacité. Pour répondre à cet objectif, ColisActiv' incite les transporteurs et les chargeurs à y avoir recours par le biais d'une prime versée à l'entreprise de cyclologistique qui vient la déduire en partie de la facture à son donneur d'ordre.

La prime prend en compte la densité des livraisons pour qu'elle soit juste, elle s'élève à 2 euros par point de livraison limité de 5 euros ou 10 euros par heure pour permettre une dégressivité de la prime en fonction de la densité (nombre de livraison par heure) et du groupage (nombre de colis par point).

Les données de livraison au cœur du dispositif

Pour pouvoir calculer la prime et vérifier la bonne réalisation en vélo du trajet, des données sont collectées.

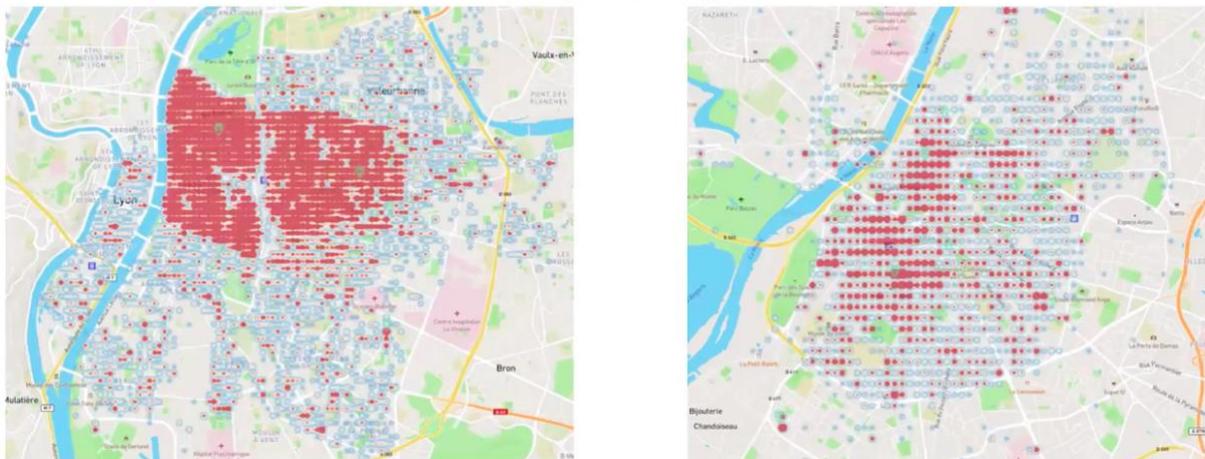
Les données collectées vont permettre d'évaluer et certifier les modes de livraisons, mais elles vont également servir à réaliser des cartographies.



Ces cartographies montrent que la densité de livraison n'est pas nécessairement liée à la densité de population, elle est aussi liée à la tranche d'âge, à l'activité économique, etc.

Ces informations permettent aussi aux entreprises de mieux cadrer leurs schémas de livraison par exemple.

Carto des livraisons actives en mai 2022 sur le Grand Lyon et le Grand Angers



Aujourd'hui, ColisActiv' accompagne 7 territoires français : Lyon, Angers, Reims, Grenoble, Rouen, Cergy-Pontoise et Paris Est Marne et Bois (dont principalement 5 communes).

Les mairies de Saint-Maur et de Vincennes, par exemple, ont mis à disposition des entreprises de cyclologistique des parkings et un entrepôt qui leur permettent de ventiler les tournées en ville. Sur la ville de Vincennes, le parking a permis de convertir un sous-traitant de colissimo qui ne travaillait qu'avec des camionnettes thermiques et qui travaille aujourd'hui à 70% des livraisons en vélo-cargo et 30% en camionnette électrique.

Intérêts du programme

- Réduire les nuisances (sonores, qualité de l'air, trafic, etc.)
- Améliorer le service de livraison en place ;
- Bénéficier d'un reporting en chiffres pour communiquer sur des résultats concrets ;
- Une cartographie des flux pour prioriser les investissements en infrastructures (en option) ;

- Être labellisé « Territoire pour une livraison propre »,
- Participer globalement à la mise en place d'un écosystème propice au développement d'une livraison alternative et plus durable.

Conditions de participation

Le programme est ouvert aux EPCI, métropole ou groupement de communes d'au moins 150.000 habitants, qui doivent s'engager à co-financer le programme à hauteur d'environ 1€ par habitant.

Le programme est encore en recherche d'une dizaine de territoires pour cette année >>
Contact : contact@colisactiv.fr

❖ Coopérative de cyclologistique "SAMO Les coursiers saint-mauriens", Mérédith Belliard, chef de projet ESS – Ville de Saint Maur des Fossés

Saint Maur des Fossés est une ville de 75.000 habitants au sein de l'EPT Paris Est Marne et Bois dans le Val-de-Marne.

Les jeunes entrepreneurs de la coopérative "SAMO Les coursiers saint-mauriens" ont sollicité la mairie pour être accompagnés sur la structuration de l'entreprise.

L'accompagnement s'est fait dans la réponse aux appels à projet des différents budgets participatifs de l'Île-de-France, la ville de Saint-Maur les a donc accompagnés pour trouver des financements.

En décembre 2021, la ville a décidé de mettre à dispo un local de stockage pour pouvoir contractualiser avec des transporteurs.

Le but de cette démarche était d'apaiser la circulation, de promouvoir une circulation en mobilité douce (de plus la circulation est passée à 30 km/h l'année dernière). Également, cela permet une certaine adéquation avec le PCAET élaboré à l'échelle de l'EPT et dans lequel la ville s'est engagée.

Bilan CO2 : 17 800 kilos / ans en moins, en plus des réductions d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone, etc.

2.4 Data

Comme déjà évoqué, la question des données est essentielle à la définition d'une stratégie d'actions. Les 2 projet squi suivent ont reçu un soutien financier du conseil régional.

❖ Projet FRETIMPACT, Mathieu Neveu, Responsable Projet – UrbanRadar

UrbanRadar et la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud (CAGPS) sont lauréats de l'AMI de la Région IdF. Le projet FRETIMPACT vise à comprendre l'activité de fret au niveau de la région en expérimentant dans un 1^{er} temps la démarche sur le territoire de la CA.

UrbanRadar

- Startup d'une quinzaine de salariés basée à Paris et Reims
- Objectif : Accompagner la transition environnementale et sociétale des collectivités avec des solutions data pour la planification et la gestion durable de leur logistique
- Plusieurs échelles d'intervention : trafic du fret, hubs logistiques, dernier kilomètre
- Moyen : suite de solutions technologiques

Contexte territorial Grand Paris Sud

- 23 communes regroupées
- 18.500 entreprises
- 60 parcs d'activités
- Au centre du 1er pôle francilien de logistique et du e-commerce à la jonction de radiales
- 490 établissements
- 13.000 salariés

L'objectif de la CAGPS est de comprendre l'organisation réelle du territoire afin de réduire l'impact environnemental du fret et d'anticiper les problématiques pour améliorer les flux logistiques et repenser l'espace public.

Projet FRETIMPACT : objectifs et indicateurs de pilotage

- Déterminer les impacts environnementaux et les externalités associées aux emplacements logistiques
- Obtenir les flux quantifiés et qualifiés de véhicules
- Comparer différentes zones d'activités entre elles et procéder au maillage de ces zones à grande échelle

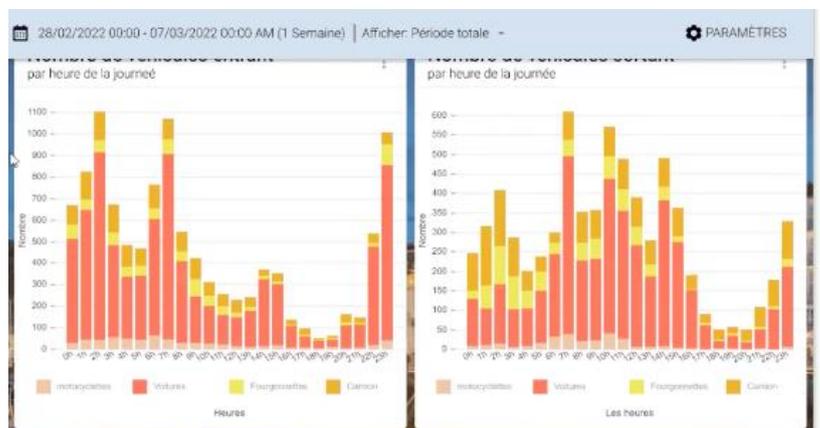
Les indicateurs de pilotage intégrés dans la plateforme s'articulent autour des thématiques suivantes :



Phase d'expérimentation

Les résultats de cette première phase sont issus d'une première zone d'expérimentation sur deux zones d'activités ciblées avec la création de partenariats pour récupérer de la donnée. La plateforme produite s'axe en 3 modules principaux :

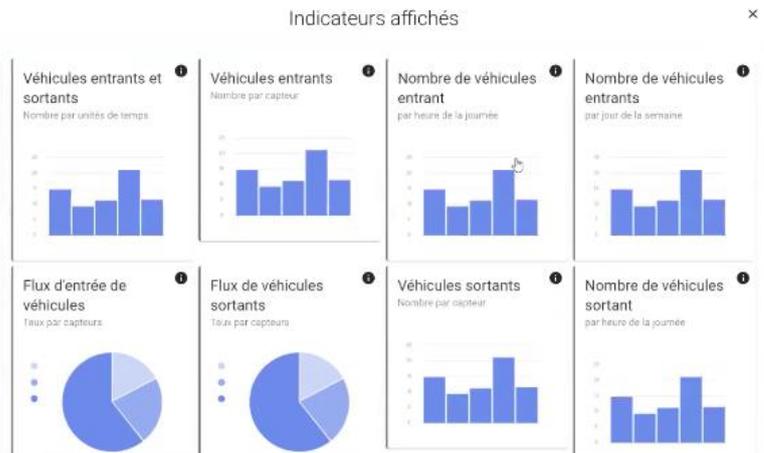
1) Un module cartographique qui permet d'avoir des informations précises sur des types de données telles que le nombre de véhicules entrants, sortants, la concentration de polluants, etc.





2) Un module d'indicateurs qui va permettre de creuser plus en détails et de connaître le nombre de véhicules entrants par heure de la journée, la typologie, les horaires, les contraintes, etc.

3) Un module de comparaison qui permet de comparer ces zones entre elles avec les mêmes indicateurs de comparaison pour comprendre les différents impacts qui touchent plus une zone qu'une autre et quelles sont les bonnes pratiques à en tirer.



Phase de changement d'échelle

La deuxième phase du projet vise à apporter des analyses comparatives entre différentes zones d'activités de Grand Paris Sud et in fine au niveau régional ou interrégional pour contribuer à une vision complète des impacts du secteur logistique.



- Sélection des zones d'activités
- Définitions des besoins avec les gestionnaires de parcs publics et privés
- Négociation des conventions de partenariats

- Développements des modules cas d'études gestionnaires de parc
- Sélection et test de technologies de capteurs
- Pose des capteurs

- Collecte et sécurisation des données
- Obtention des premiers flux de données
- Test et ajustements continus des indicateurs de pilotage

- Observation
- Mise à disposition de la communauté de données

Contacts : Mathieu Neveu – Responsable Projet : mathieu@urbanradar.io
 Hayley Coleman Halphen – Directrice du Déploiement : hayley@urbanradar.io

❖ Projet Cyria, Éric PETIT, Directeur fondateur – Écologie Logistique

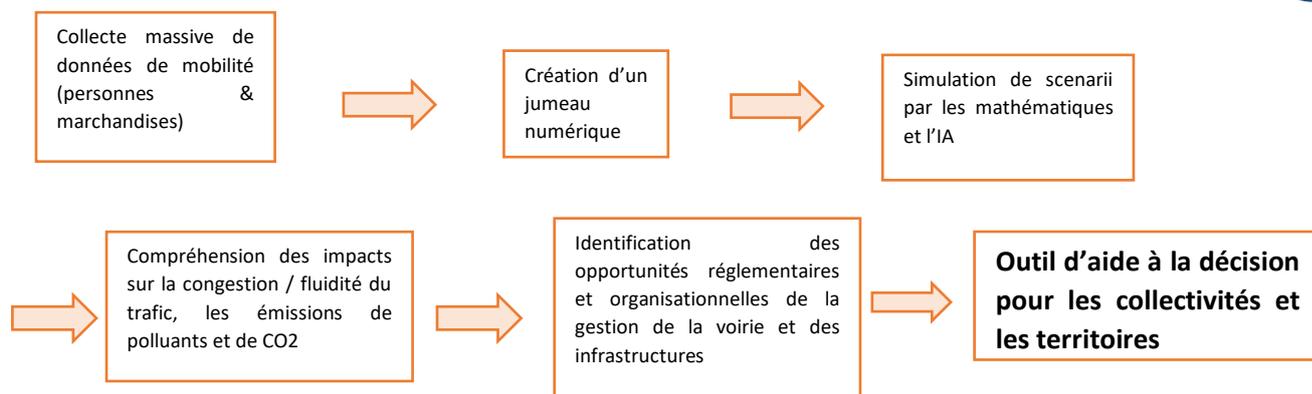
Écologie logistique est un cabinet d'affaire public pour la mobilité de marchandise (et qui tend vers la mobilité de personnes) qui réunit des constructeurs de camions, des chargeurs, des transporteurs, d'énergéticiens.

Écologie Logistique et la Ville de Saint-Cyr sont lauréats de l'AMI Fret et Logistique de la Région Ile-de-France.

Écologie Logistique collecte la plus grosse base de données de mobilité de marchandise en France.

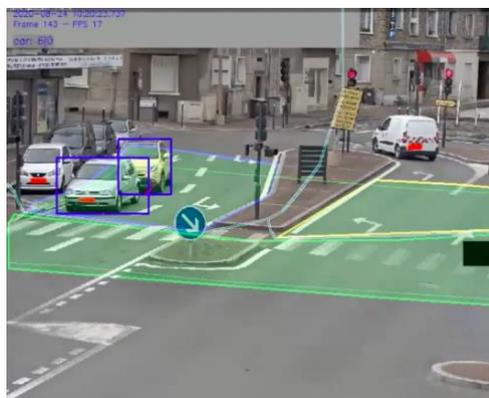
Le projet Cyria

22



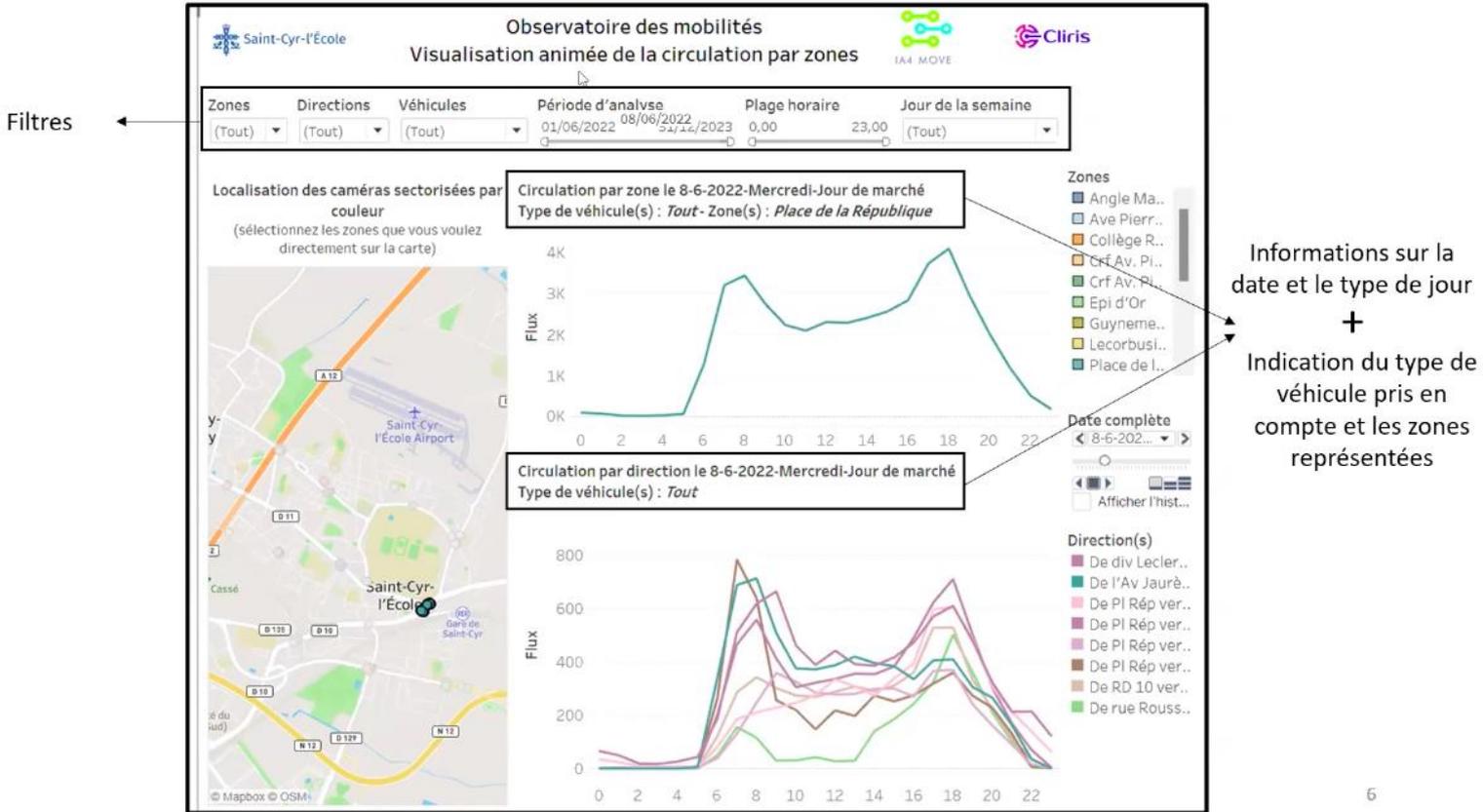
Pour le comptage vidéo et la restitution, les programmes d'intelligence artificielle permettent de catégoriser le trafic. Ils permettent en effet de dire si c'est un vélo, une voiture, un camion, une semi-remorque, etc.

Les plaques d'immatriculation sont floutées et les panneaux directionnels également (respect de la RGPD).



Présentation du modèle

Création de « l'Observatoire des mobilités » :



Sur la Ville de Saint-Cyr la base était de 9 flux traitables, aujourd'hui il y en a 44.

Des serveurs ont été installés dans le CSU de Versailles : 2 serveurs avec 2 cartes graphiques qui permettent d'avoir un comptage très précis.

Exemple :

Sur le rond-point Schweitzer, sur la période d'un mois : le nombre de véhicule entrés, le nombre de véhicules sortis.

Options : voir uniquement les camions, voir uniquement les voitures, etc.



Ce travail a fait l'objet du 3^{ème} prix mobilité du SELIF (Salon des Élus et Décideurs des territoires d'Ile-de-France) en septembre 2021 et du 1^{er} prix Aménagement & Mobilité du Grand Prix des Maires en novembre 2021.

Teddif est un réseau copiloté par l'Ademe IdF, l'AREC-IPR, le Cerema IdF, le Conseil Régional IdF et la DRIEAT qui a pour objectif de faciliter la transition écologique et énergétique des territoires d'Ile-de-France, avec pour fil rouge les 17 Objectifs de Développement Durable. Il diffuse des informations, réalise des travaux d'investigation, organise des temps de partage d'expériences et de pratiques pour accompagner les collectivités dans leurs projets de Développement Durable, accompagnement complémentaire à l'offre de chacun des partenaires.

L'organisation d'évènements est aussi l'occasion de faire se rencontrer des acteurs qui peuvent contribuer aux projets de transition écologique. Voir aussi www.teddif.org

Compte-rendu rédigé par Manon COPIN, Jade MADI-LESCROART et Isabelle ROBINOT-BERTRAND

Réseau TEDDIF

Cet évènement a permis d'aborder les ODD

