

Atelier n°2 : La livraison des centres-villes : qu'est-ce qu'une « bonne » livraison ?

21 juin 2022

Retour sur l'atelier du 02/03/2022

Cet atelier fait suite au travail réalisé le 2 mars dernier avec les acteurs de la logistique urbaine pour imaginer la livraison des marchandises dans deux scénarii de villes : une ville 0 carbone et une ville 0 bouchon. Parmi les propositions issues de ce premier atelier, deux sont ressorties de façon prégnante : la mise en place d'un « Sytral des marchandises » et la définition d'un Nutriscore de la livraison permettant d'objectiver les critères d'une livraison en ville optimisée.

Cependant, pour que l'existence d'une autorité organisatrice des transports urbains de marchandises soit possible il doit être fait le constat (selon la Loi d'Orientation des Mobilités) d'une «[...] inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée [...] »¹. A l'heure actuelle cependant, aucune norme ne définit ces trois critères. Leur définition est donc indispensable pour mettre en place un service public logistique ou a minima orienter les politiques publiques et les opérateurs de transport quant à la logistique urbaine.

Ce Nutriscore, tel que pensé lors de l'atelier, serait donc l'outil de référence du « Sytral des marchandises » pour identifier les « bonnes » et les « mauvaises » livraisons, les premières pouvant se poursuivre selon leur fonctionnement actuel et les secondes étant réorientées vers les opérateurs du Sytral des marchandises.

Lien vers le compte rendu de l'atelier du 2 mars : <https://www.cara.eu/fr/une-ville-zero-carbone-zero-bouchon/>

Objectifs de l'atelier du 21/06/2022

L'objectif de l'atelier du 21 juin était donc de définir les grands critères du Nutriscore « logistique » et de les décliner en indicateurs mesurables, pour former ce que les participants au groupe de travail ont convenu de nommer le « **Logiscore** ».

Plus largement, cet outil vise à encourager les collaborations entre tous les acteurs de la livraison urbaine (transporteurs, constructeurs de véhicules, aménageurs, chargeurs, destinataires, fournisseurs d'énergie, etc), et à alimenter les travaux des groupes de travail de la Métropole de Lyon avec des solutions concrètes expérimentables.

La liste des participants est disponible en annexe.

Article ¹ L. 1231-1-1 de la LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

Définition des grands critères du Logiscore

La première partie de la matinée s'est déroulée en plénière pour définir collectivement les grands critères du Logiscore.

4 grands critères ont été retenus :

- l'emprise au sol,
- le temps passé sur la voirie,
- les critères environnementaux,
- la dimension sociale

L'intégration de l'aspect économique a fait débat. Doit-on intégrer le coût de la livraison dans le Logiscore ? Est-il une résultante de l'intégration des autres critères ? Dans quelle mesure la « main invisible » du marché amènera-elle les clients, professionnels ou particulier, vers des livraisons optimisées ? Les acteurs n'ayant pas réussi à trancher, l'arbitrage quant à l'intégration ou non de la dimension économique a été laissé entre les mains des groupes de travail ayant suivi la plénière.

3 groupes de travail ont ainsi rebalayé les grands critères pour définir les indicateurs de mesure.

Compte rendu des groupes de travail

Les groupes de travail ont globalement convergé sur les grandes catégories d'indicateurs suivants dont les éléments constitutants sont ici décrits.

- Emprise au sol (M)

Indicateur de mesure : m² d'emprise du véhicule sur la voirie (routes). Possibilité de différencier l'impact en fonction de l'horaire d'occupation de la voirie (heures creuses / heures de pointe) ou de la densité de l'aire urbaine livrée/traversée.

- Temps sur la voirie (T)

Indicateur de mesure : temps passé par le véhicule sur la voirie de l'entrée à la sortie de la ville. L'indicateur nécessite de pouvoir utiliser les caméras sur voirie pour relever les plaques des véhicules de livraison. Ce mode de mesure est cependant limité réglementairement à l'heure actuelle.

3 cas de figure aux impacts nuancés :

- Je roule sur voirie (T1), en incluant le temps passé dans les bouchons
- Je stationne sur voirie (T2) : l'acteur paie son stationnement, ce qui lui fournit un justificatif de stationnement sur voirie. Ce temps est décompté du temps de roulage sur voirie. En l'absence de paiement et donc de justificatif, le véhicule est considéré comme roulant sur toute sa durée de présence dans la ville.
- Je stationne sur emplacement privé (T3) : l'acteur fournit un justificatif (paiement, relevé de plaques dans les parkings privés équipés de caméras, etc.)

- Environnement (E)

Indicateurs de mesure :

- **Emissions de particules et CO₂** (cf grilles étatiques) en se basant sur les gilles étatiques et sur le temps effectif sur voirie déclaré par le véhicule
- **Formation des conducteurs** à adopter une conduite responsable
- **Nuisances sonores** (Certibruit / Piek, ...), possiblement selon les horaires

- Social (S)

Indicateurs de mesure :

- **Formations des conducteurs** (connaissance des normes, délivrance de certifications, embauche d'apprentis, etc.)
- **Type de contrat de travail** (contrats classiques ou précaires)
- **Modèle de gouvernance** (sous-traitance : type de contrat, nombre de sous-traitants, durée des contrats, etc.)
- **Conditions de travail (absentéisme, maladie professionnelle, turnover, etc.)**
- **Accidentologie (accident de travail, accident de trajet, etc.)**
- **Contribution sociétale** (taux des différentes cotisations)
- Possibilité d'inclure la place de l'insertion dans l'embauche

- Chargement (C)

Illustrant uniquement les externalités négatives des livraisons, les indicateurs précédents sont à rapporter aux bénéfices que celles-ci représentent pour le territoire et pour les clients, aux services qu'elles rendent.

Ainsi, le **chargement du véhicule** est un indicateur indispensable, en poids (en kg), en volume (en m³) ou en surface chargée (m²) du véhicule, à l'avantage du transporteur.

- Prise en compte des différents indicateurs

Les acteurs ont rassemblé les indicateurs dans une formule mathématique afin d'aboutir à un Logiscore clef en main. **Plus le Logiscore est élevé, moins la livraison est "bonne"**. L'objectif pour les acteurs est donc de diminuer au maximum le score obtenu. Les participants n'ont pas défini de coefficient pour chaque indicateur, considérant le Logiscore comme une formule mathématique de base, adaptable selon les choix politiques des différentes collectivités territoriales. D'autres indicateurs peuvent également être intégrés au gré des politiques locales.

Ainsi, avec :

- **ME = Emprise au sol** (en m²) * **Environnement** (Coefficient multiplicateur composé de l'ensemble des critères/multiplicateurs à quantifier)
- **T = Temps sur la voirie** (dans chacun des 3 cas de figure)

- **S** = Social (Coefficient multiplicateur composé de l'ensemble des critères/multiplicateurs à quantifier- strictement supérieur à 0)
- **C** = Chargement (en kg, m³ ou surface)

On obtient la formule :

$$\frac{(ME * T1 + ME * T2 + ME * T3)}{C} * S$$

Limites et perspectives de l'exercice

La construction de cet indicateur soulève encore un certain nombre de questions évoquées lors des discussions dont voici la synthèse.

La première concerne son unité d'application. En effet les échelles de calcul ont un impact fort sur l'interprétation, la portée et le message de ce Logiscore. Diverses unités de calcul ont été évoquées dans les différents groupes, les plus récurrentes étant : l'acte de livraison, le trajet complet (tournée, trace directe), l'ensemble des trajets d'une entreprise/organisation. Ces échelles n'ont pas la même signification tant pour les pouvoirs publics que pour les opérateurs de transport ou leurs donneurs d'ordre et nécessite une réflexion future concernant les publics ciblés. A l'échelle de la livraison, le Logiscore informe plutôt la performance d'un territoire. A des niveaux plus agrégés, ce sont les organisations logistiques des opérateurs qui sont plutôt évaluées.

En ce sens, l'expérimentation de ce Logiscore permettra d'affiner les cas d'usage et la pertinence du score selon les publics ciblés. Ces derniers seront également à adresser au regard de la forme de l'indicateur : grand public, collectivités, entreprises ? Le ou les destinataire(s) du Logiscore conditionnant nécessairement la forme de ce dernier.

La formulation du calcul fait également émerger le risque d'une surpondération de certains indices : la taille du véhicule est corrélée au temps de stationnement (en numérateur), mais également au chargement (dénominateur), occasionnant un biais potentiel du calcul vraisemblablement corrigé par des facteurs de pondération selon le type de véhicule ou de marchandises.

Le calcul du facteur social devra faire l'objet d'une définition plus aboutie, la traduction d'aspects plus qualitatifs dans l'équation demandant une adaptation et une pondération de chaque terme : importance de l'accidentologie par rapport aux conditions d'emploi par exemple, définition des unités statistiques et du calcul, etc...

De manière plus prosaïque il s'agira de renseigner ce Logiscore de manière pérenne, en garantissant soit un apport de données de la part des entreprises, soit en normalisant le calcul et en l'internalisant

chez chaque opérateur de transport. Quelle que soit la piste choisie, la remontée et le contrôle des données et des calculs ainsi que la protection de informations sensibles doivent être des points essentiels des réflexions futures.

Enfin, dans l'attente d'une expérimentation de terrain, le LAET se propose de mobiliser la plate-forme de modélisation de la logistique urbaine SILOGUES pour tester le Logiscore sur la Métropole de Lyon et explorer les enjeux de son déploiement.

Annexe : Liste des participants

NOM	Prénom	STRUCTURE
ABDELHAI	Laïla	LAET
BANSE	Anne-Sophie	ADEME
BENDJEBBOUR	Reda	TOSEVENTS
BIGOURET	Axel	CARA
BOUREAU	Jérémy	GRAND LYON LA METROPOLE
COILOT	Samuel	WATEA SAS
COSSON	Jérémy	LYON PARC AUTO
DAUDRE-VIGNIER	Thomas	BUT
DESFLANS	Laurent	KOUROS INVESTMENT
DOIN	Thomas	CEVA LOGISTICS
DORTIGNAC	Sébastien	STEF TRANSPORT
FODOR	Emilie	GRAND LYON LA METROPOLE
FOLLEAS	Maryline	BFT
GARCIA	Sebastien	MARTIN BROWER France
GARDRAT	Mathieu	LAET
GAUTIER	Léa	POLE D'INTELLIGENCE LOGISTIQUE
GIRARDOT	Océane	CHAMBRE DE METIERS ET DE L'ARTISANAT DU RHONE
GOULD	Jeremy	KLE FINANCES
HACHE	Matthieu	MAIRIE DE VILLEURBANNE
LAUFFET	Constance	CARA
LAURENT-BADIN	Pierre	SOCIETE FLUVIALE DE LOGISTIQUE
LINSOLAS	Bruno	INCITIS
MICHAUX	Cécile	RESONANCE
PASEK	Christian	France FRAIS
PERRAUD	Thierry	SPL LYON PART DIEU
SMETANINA	Daria	KOUROS INVESTMENT
TOILIER	Florence	LAET
VIAL	Frédéric	TLC ORGANISATION
VIDOR	Baudouin	CEVA LOGISTICS
ZURBACH	Vincent	VOIES NAVIGABLES DE FRANCE