

## SYNTHÈSE DE L'ATELIER

### « Mobilité électrique et logistique du dernier km »

25 novembre 2020 (webinaire)



Organisé dans le cadre du chantier régional sur la mobilité électrique, et en lien avec le projet européen e-SMART, ce premier atelier avait pour but de partager les difficultés rencontrées par les acteurs de la logistique urbaine concernant le développement de la mobilité électrique. L'atelier était co-animé par CARA, pôle de compétitivité et cluster de la Région Auvergne-Rhône Alpes (AURA) dédié aux systèmes de transport de personnes et de marchandises, et AURA-EE, agence régionale de l'énergie et de l'environnement en AURA.

-----

## 1 PREMIERE PARTIE : TEMOIGNAGES ET CONSTATS

---

### 1.1 INTRODUCTION ET MOT D'ACCUEIL : CONSTANCE LAUFFET, CARA

### 1.2 PRESENTATION DU CHANTIER REGIONAL MOBILITE ELECTRIQUE ET DU PROJET E-SMART : NOEMIE POIZE, AURA-EE [PRESENTATION JOINTE]

Le chantier régional initié courant 2020 vise à établir un état des lieux de la filière mobilité électrique en région AURA, pour l'ensemble des usages (mobilités individuelles, flottes collectives, transports publics, logistique urbaine). Cet état des lieux permettra d'alimenter une feuille de route régionale. Dans ce cadre, plusieurs groupes de travail sont organisés. La logistique du dernier kilomètre fait l'objet d'un groupe de travail dédié qui se déroule en 2 temps : un premier atelier pour identifier freins et leviers, un deuxième atelier pour approfondir les leviers et construire des propositions d'actions étayées.

### 1.3 TEMOIGNAGE DE PIERRE-YVES NANCY, URBY

Urby est un dispositif global de logistique urbaine reposant sur la mutualisation et l'optimisation des livraisons. L'entreprise propose des services de stockage et de livraison urbaine aux transporteurs, messagers, commerçants, artisans, collectivités, entreprises et particuliers, en utilisant des véhicules à faible niveau d'émissions et des vélos. L'entreprise est présente sur 22 territoires en France.

URBY s'équipe en véhicules électriques et GNV, soit un investissement de 20 millions d'euros (500 véhicules sur l'ensemble du territoire en 2025), essentiellement des 20m<sup>3</sup>.

Cependant l'accès à la mobilité propre reste difficile pour plusieurs raisons :

- **peu de véhicules disponibles sur le marché et emport limité** : nécessité d'avoir plus de véhicules pour couvrir un même service. Aujourd'hui la flotte URBYS comprend des vélos-cargos capables de transporter 200 kg de marchandises. Cette option est pertinente pour la livraison des cafés, hôtels, restaurants mais reste limitée. Une supérette nécessite une livraison de 10t/jour, et le recours à des véhicules pouvant transporter un volume suffisant.
- **coût des véhicules** (investissement et exploitation)
- **peu de stations d'avitaillement** et positionnées sur des sites parfois inadaptés aux besoins de ce secteur d'activité : par exemple, 2 stations GNV sur la Métropole de Grenoble uniquement
- **interrogation sur la disponibilité de l'énergie électrique à terme**, notamment en hiver si tous les véhicules doivent se recharger en même temps

#### 1.4 TEMOIGNAGE DE PASCAL MEGEVANNAD - MEGEVAND FRERES, ENTREPRISE DE TRANSPORT OPERANT SUR TOUTE LA CHAINE LOGISTIQUE [PRESENTATION JOINTE]

L'entreprise a investi dans 7 véhicules lourds au GNV. L'entreprise est engagée dans une démarche de transition énergétique. Elle a obtenu le label CO<sub>2</sub> et elle est impliquée dans le projet Equilibre (une expérimentation de 2 ans en condition réelle d'exploitation de poids lourds Diesel et GNV). L'objectif de l'entreprise est de disposer de 50% de véhicules propres. L'entreprise utilise essentiellement des véhicules de gros tonnage, minimum 26t. Pour autant ces véhicules sont régulièrement amenés à effectuer « le dernier kilomètre ». Il faut donc casser la vision imaginaire du petit véhicule qui rentre dans le centre-ville après avoir repris la charge d'un plus gros. Les points de livraison peuvent être très variés au cours d'une journée, incluant des livraisons en centre-ville ou en dehors.

Les freins à la mobilité décarbonée dans le secteur de la logistique :

- **dissocier la livraison du dernier km est problématique** car les besoins de livraison sont colossaux (cf ex de la supérette => pb de volume). Les petits commerces de centre-ville sont livrés par des véhicules de gros tonnages au vu des volumes. Réduire l'impact environnemental, c'est aussi charger à bloc / optimiser..et donc passer par des véhicules plus gros. Beaucoup de progrès ces dernières années, seulement 14% des km parcourus le sont à vide.
- **problème d'autonomie** (et réseau d'avitaillement - sachant qu'il n'y a pas le temps de recharger au cours des tournées) et **questionnement sur la fiabilité du réseau de distribution**
- **Coût d'exploitation**

Exemples donnés dans la présentation :

- Un véhicule qui réalise 13000 km/mois > poserait des problèmes d'autonomie en électrique
- Un 2<sup>e</sup> véhicule qui livre des granulés de bois (à une collectivité, etc) à Avoriaz, doté d'un CDU > livraison se fait quand même par camion. Parfois la rupture de charge n'est pas crédible.

Le bon questionnement pour Megevand Frères :

- 1) quels sont les flux ? (et donc quels flux sont pertinents pour une rupture de charge / quels flux n'ont pas d'intérêt à passer par un CDU)
- 2) comment sont-ils structurés ? Quelles sont les méthodes et outils des professionnels de la logistique?
- 3) pourquoi les acteurs ont-ils construit ces schémas ?

L'exemple des Centres de Distribution Urbains : ce fut un échec notamment par manque de concertation, qui est pourtant fondamentale.

### Echanges

Remarque de la Métropole de Grenoble : dans le cadre de la mise en place de la Z.F.E. une phase importante de concertation des acteurs a été menée et la Métropole a conscience de l'importance de conserver un accès au centre pour les poids lourds afin d'assurer les livraisons qui ne peuvent pas être reportées sur d'autres solutions du dernier km. A noter également que les métropoles sont contraintes de mettre en place des dispositifs réglementaires en cas de dépassement des normes.

Remarque CARA Constance Lauffet : besoin de cohérence entre ZFE pour les transporteurs qui passent d'une ville à l'autre

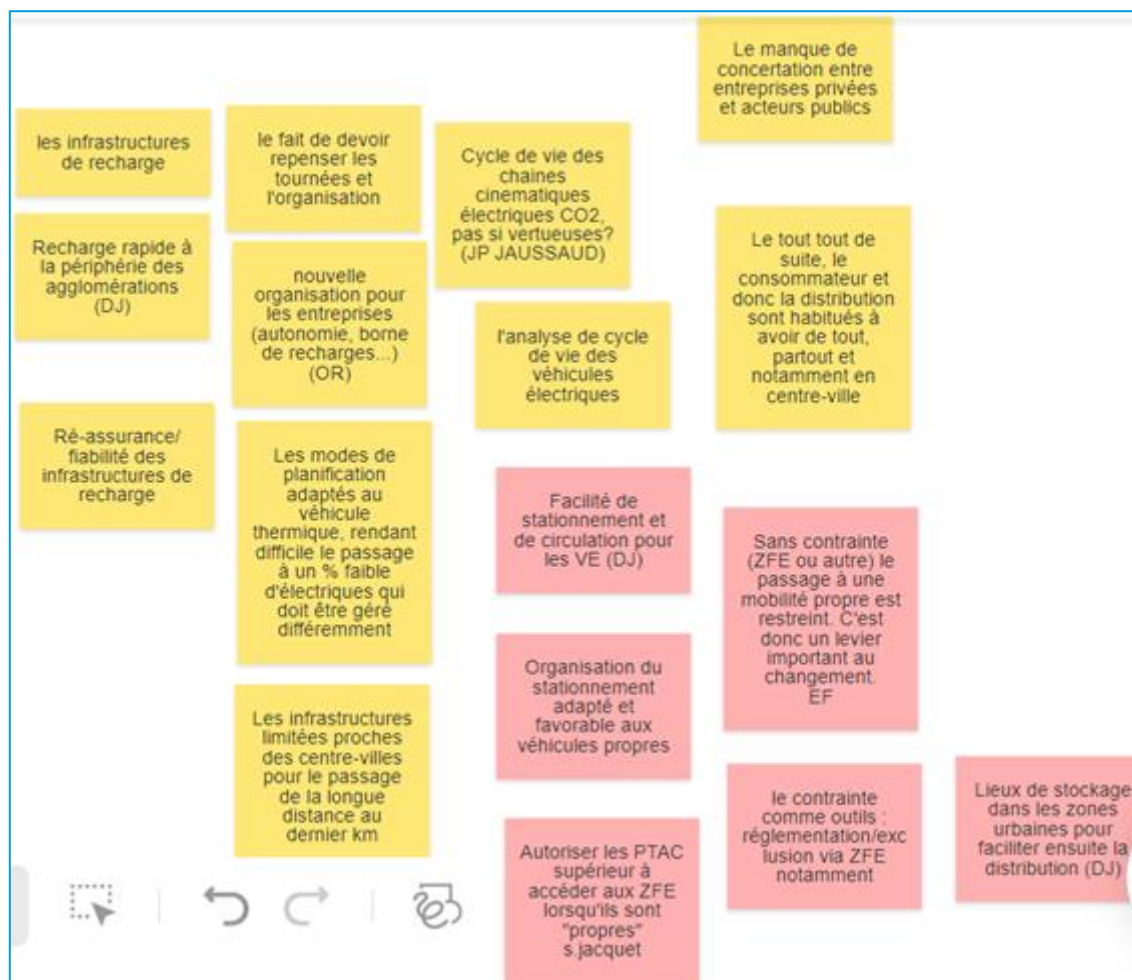
Pascal Megevand : les ZFE ont un point fort, elles permettent aussi de s'alléger de la concurrence étrangère. Toutefois, ces dispositifs doivent être souples.

## 2 DEUXIEME PARTIE : ATELIER COLLABORATIF

### 2.1 1. IDENTIFICATION DES FREINS

Les participants sont invités à décrire les freins identifiés sur un tableau Klaxoon partagé.





En résumé, les principaux freins sont :

- **Le surcoût d'exploitation :**

La problématique du coût est aujourd'hui le premier driver (STEF, MEGEVAND FRERES) et le client final n'est aujourd'hui pas prêt à assumer le surcoût. Qui paye ?

On peut s'inquiéter de voir une baisse des immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs électriques > il faut aider financièrement les TPE/PME, développer des offres d'acquisition adaptées (Université Gustave Eiffel)

- **L'inadéquation du matériel disponible aux besoins :**

- **emport insuffisant des véhicules**
- **autonomie insuffisante des véhicules**
- **maillage du réseau de charge rapide insuffisant**

→ D'où une réorganisation des tournées nécessaire

- **La réorganisation des tournées requise...pour un résultat pas forcément plus efficace ni vertueux**

- Repenser les tournées pour assurer les recharges induit des contraintes fortes et impacte aussi les coûts (STEF)
- Livrer en véhicules de petits tonnages, comme imposé par certaines ZFE, oblige à faire 2 tournées au lieu d'une ! Il serait plus vertueux d'avoir un véhicule de 12t qui ne ferait qu'une tournée (STEF). Le programme Marchandises en ville a présenté l'initiative de la Métropole de Strasbourg qui, après un projet d'expérimentation avec Monoprix sur de la livraison en petits véhicules, reviendrait à des véhicules plus gros (Annemasse Agglo). La Métropole de Grenoble a d'ailleurs bien intégré la nécessité de conserver des poids lourds en ville pour la

livraison de certaines marchandises. Un plan de circulation des poids-lourds est en cours de réalisation (Métropole de Grenoble).

- **Les interrogations sur le caractère durable de solutions électriques**
  - QUID de l'**ACV des véhicules électriques** (composants batterie, durée de vie limitée du véhicule,...)
  - **Suivant les volumes et marchandises considérés, le report sur des véhicules utilitaires légers électriques n'apparaît pas forcément pertinent au vu de la réorganisation des tournées et de la multiplication des flux engendrés.** Certains flux gagnent à restés massifiés, auquel cas le poids lourd reste privilégié. L'électrique n'est pas considéré comme pertinent pour les poids lourds et le GNV est privilégié (MEGEVAND FRERES, METROPOLE DE GRENOBLE, ....)

## 2.2 IDENTIFICATION DES LEVIERS

Les participants sont invités à proposer des leviers d'action pour répondre aux freins identifiés, en utilisant toujours l'outil Klaxoon.

En résumé, les principaux leviers sont :

- **La réorganisation des schémas de livraison en vue d'une optimisation :**
  - **distinguer les flux qui doivent restés massifiés pour plus d'efficacité et ceux qui peuvent être opérés en véhicules utilitaires légers et donc potentiellement passer à l'électrique (mode doux, VUL,...)**
  - **ne pas bannir les camions de la ville** pour les flux massifiés identifiés mais concevoir des couloirs dédiés/prioritaires – donc des **dérogations dans le cadre des ZFE**, et possiblement adapter les poids lourds à la ville (aspect visuel)
  - **nécessaire consultation** entre acteurs publics/privés
- **Réduire le surcoût d'exploitation à travers des dispositifs d'aide et des contraintes réglementaires**
  - aides financières à l'achat de véhicules à faible émission et autres aides, réduction de taxes et avantages (gratuité des péages et stationnement,...)
  - application des contraintes ZFE
  - développer/soutenir des nouvelles offres plus flexibles à destination des opérateurs de transport, type autopartage de VUL
- **Améliorer l'autonomie et le réseau de charge**
  - intégrer les transporteurs dans le choix d'implantation géographique des bornes



### 3 CONCLUSION

De premières pistes ressortent des échanges menés pendant l'atelier :

- Etude des flux nécessaire pour distinguer les besoins de massification et les flux qui peuvent faire l'objet d'une rupture de charge
- Pour ces seconds types de flux :
  - Aides nécessaires pour absorber les surcoûts d'exploitation > Développement du réseau d'infrastructures de recharge en des points stratégiques

PROCHAIN RDV le 15/12/2020 A 10H : CONSTRUCTION DE PROPOSITIONS D'ACTIONS