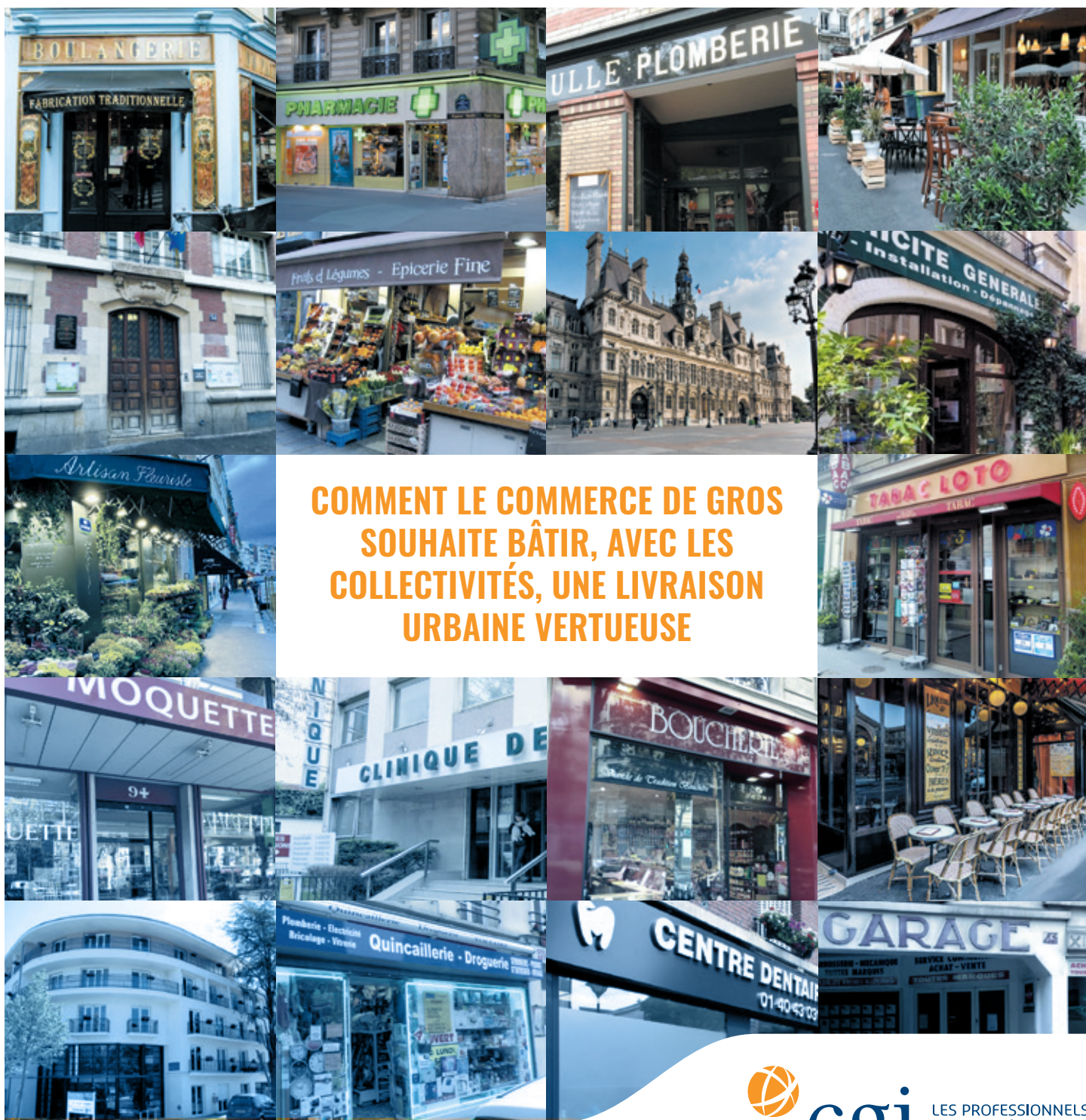




LES GROSSISTES, ACTEURS ESSENTIELS DANS L'APPROVISIONNEMENT DES VILLES



**COMMENT LE COMMERCE DE GROS
SOUHAITE BÂTIR, AVEC LES
COLLECTIVITÉS, UNE LIVRAISON
URBAINE VERTUEUSE**



cgi LES PROFESSIONNELS
DU NÉGOCE

LE COMMERCE DE GROS, ACTEUR DE LA LOGISTIQUE URBAINE

LES GROSSISTES EN CHIFFRES



CA du secteur

830 Mds€



150 000
entreprises



près d'

1 million
de salariés



60 000
véhicules (PL)

LE GROSSISTE, CENTRE LOGISTIQUE URBAIN PRIVÉ AU SEIN DE SA FILIÈRE GRÂCE À UNE MASSIFICATION DE L'APPROVISIONNEMENT ET UNE MUTUALISATION DES LIVRAISONS

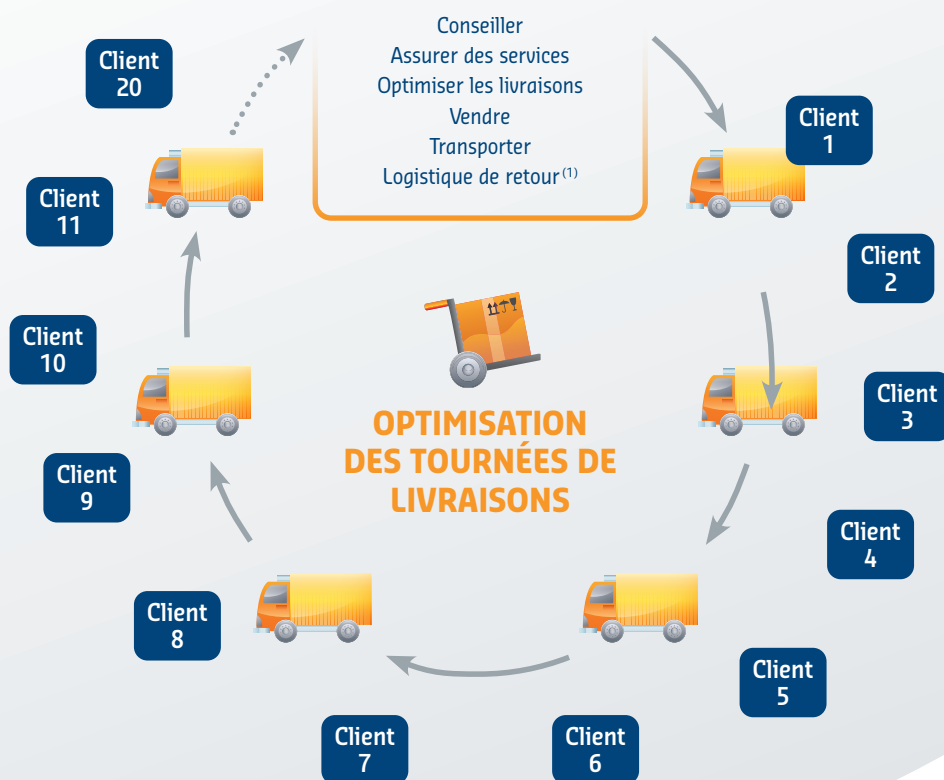
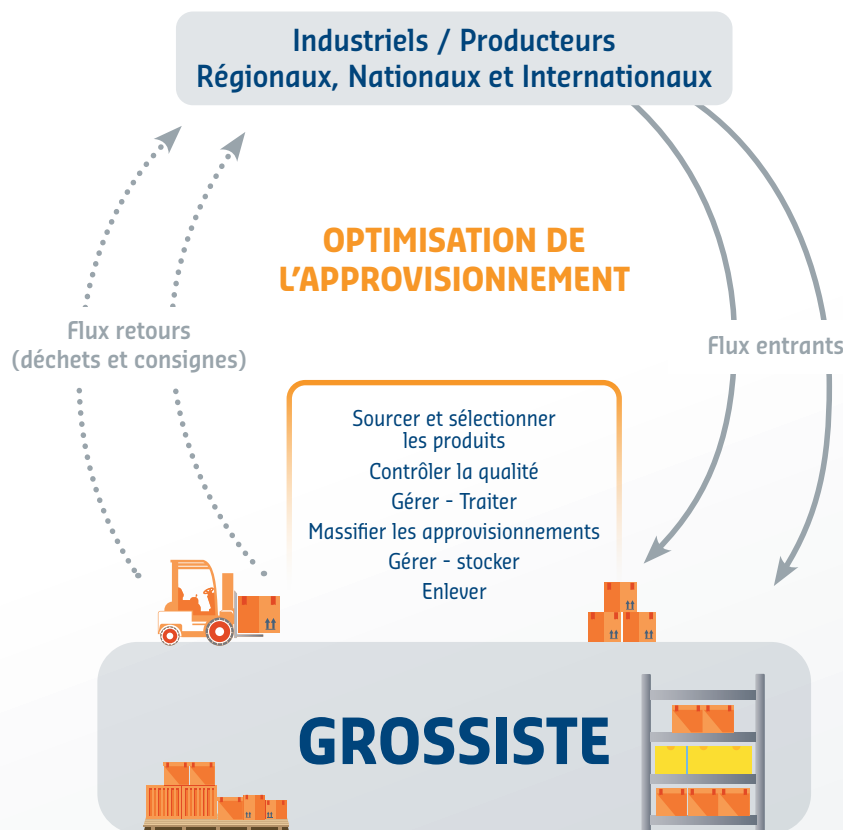
TYPOLOGIE DES CLIENTS :

Beaucoup de secteurs concernés par la logistique urbaine : bâtiment (second œuvre, quincaillerie industrielle), CHR (cafés, hôtels-restaurants), restauration collective, collectivités (hôpitaux, professions de santé, écoles, prisons, administrations), grande distribution, commerces de proximité, pharmacies, réparation automobile...

FONCTIONS DU GROSSISTE :

- ▶ **Sourcer, sélectionner et acheter les produits** aux industriels et producteurs
- ▶ **Conseiller et être "apporteur de solutions"** pour son client professionnel
- ▶ **Massifier les flux** à la fois sur l'amont de la chaîne et sur l'aval
- ▶ **Responsable de la chaîne de livraison jusqu'au client professionnel** : chaîne du froid, sécurité alimentaire,...
- ▶ **Assurer la logistique de retour**, notamment les consignes et les retours d'emballage





NOS CLIENTS ISSUS DE FILIÈRES DISTINCTES, NOTAMMENT :

- Administration
- Artisans
- Cafés - Restaurants
- Cantines scolaires
- Chantiers du bâtiment (second œuvre, quincaillerie...)
- Entreprises
- Hôpitaux
- Hôtels
- Commerces de proximité
- Pharmacies
- Prisons
- Restauration collective
- ...

Tournée de livraison moyenne : entre 15 et 20 clients

(source : "Le grossiste, acteur majeur de la logistique urbaine" Editions CGI - 2017)

⁽¹⁾ Logistique de retour : la gestion et l'optimisation, par le biais de pratiques et de processus, des flux provenant du client en direction de son fournisseur. Exemple : reprises des emballages consignés, reprise du verre perdu.

**Les grossistes
représentent une
part importante
des livraisons,
de l'ordre de 20%
des mouvements**

La CGI est impliquée
avec d'autres acteurs dans deux
programmes CEE :

- **EVE** : amélioration de la performance environnementale des véhicules



- **Interlud** : co-élaboration et mise en place de chartes de logistique urbaine durable dans les EPCI de plus de 50 000 habitants.



**Le modèle
de livraison des
grossistes consiste
à massifier et
optimiser la tournée
de livraison de
multiples clients
avec un maximum
d'agilité**

LES GROSSISTES, ACTEURS RESPONSABLES DE LA LOGISTIQUE URBAINE

- Le commerce de gros, premier partenaire des commerces de proximité et de l'attractivité des centre-villes.
- Conscients de l'importance de leur rôle et des responsabilités qui l'accompagnent, les grossistes veulent coopérer avec les collectivités locales pour contribuer au développement des villes dans le respect de l'environnement.

LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DES GROSSISTES REPOSE SUR LA MUTUALISATION

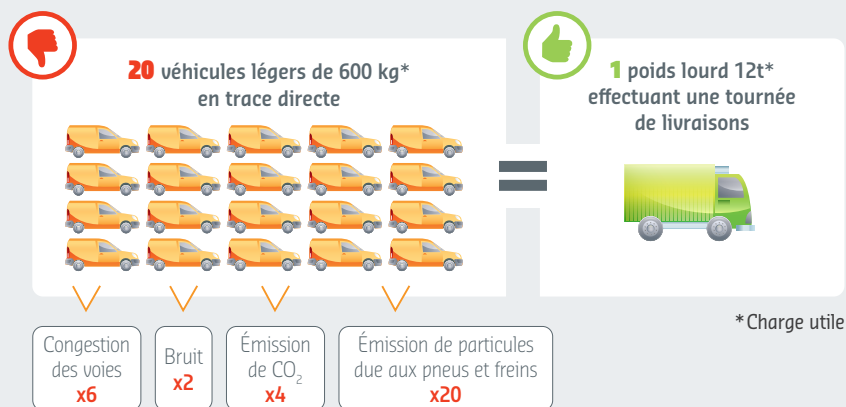
LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DES GROSSISTES LES AMÈNE À :

- **Remplir** au maximum les camions ;
- **Utiliser** massivement les logiciels d'optimisation de tournées ;
- **Employer** majoritairement des conducteurs en CDI et les former à l'éco-conduite ;
- **Assurer** la Logistique de retour.

Les cinq facteurs limitant l'efficacité des tournées sont la taille des camions, le manque de nouvelles motorisations, les horaires autorisés, la fluidité de la circulation et des accès aux clients :

- Contrairement à certaines idées reçues, les gros véhicules sont plus efficaces et se substituent à de nombreux véhicules utilitaires légers : un PL remplace jusqu'à 20 VUL ;
- L'adoption des nouvelles motorisations se fait au rythme imposé par les constructeurs, dont l'offre est inférieure à la demande des opérateurs de la logistique urbaine (logisticiens, grossistes,...) ;
- La faiblesse du réseau d'avitaillement en énergies alternatives au diesel ;
- Les horaires d'accès aux villes contraignent fortement l'organisation des tournées et leur réduction risque d'augmenter le nombre de véhicules nécessaires ;
- La congestion et l'accès aux espaces de livraison des clients influencent directement l'occupation de la voirie.

COMPARAISON TRACES DIRECTES / TOURNÉE DE LIVRAISONS



(source : "Le grossiste, acteur majeur de la logistique urbaine" Editions CGI - 2017)

VOS PRÉOCCUPATIONS, NOS SOLUTIONS

VOUS ÊTES À LA RECHERCHE DE SOLUTIONS POUR RÉDUIRE LE NOMBRE DE VÉHICULES SUR LA VOIRIE

- ▶ Permettre l'**usage de véhicules de grand gabarit**, afin de réduire la congestion urbaine et les conséquences environnementales des livraisons.
- ▶ Le passage par des **centres de distribution urbaine** permet la mutualisation. Il n'est donc pertinent que pour consolider des flux individuels de marchandises. Il est inutile de l'imposer à **des flux déjà mutualisés** par les grossistes et les prestataires de transport/logistique.



LES HABITANTS SE PLAIGNENT DE PROBLÈMES RÉCURRENTS LIÉS AUX LIVRAISONS ?

- ▶ **Sanctuariser les espaces réservés à la logistique urbaine** lors de la définition des PLUi⁽²⁾ permet une meilleure prise en compte des enjeux en amont (zones dédiées aux entrepôts, aires de déchargement/enlèvement...) à l'échelle de l'EPCI⁽³⁾.
- ▶ Ces mêmes EPCI peuvent également agir à de nombreux niveaux : système de réservation des places de livraison en centre-ville, dérogations aux transporteurs et aux grossistes pour l'occupation de la voirie à certains horaires...
- ▶ Dans le cadre des **marchés publics** (hôpitaux, EHPAD, cantines, tous types de matériels du second œuvre du Bâtiment et de l'Industrie, la quincaillerie...), une meilleure prise en compte des contraintes de livraison contribuera à optimiser et fluidifier les flux.
- ▶ Encourager dans les permis de construire les commerces et restaurants à **augmenter et optimiser leurs capacités de stockage** pour réduire la fréquence des livraisons.



⁽²⁾ Plan Local d'Urbanisme intercommunal

⁽³⁾ Etablissement public de coopération intercommunale

COMMENT FLUIDIFIER LA CIRCULATION EN ZONE URBAINE ?

- ▶ **Veiller au bon positionnement et au respect du bon usage des aires de livraison** et faciliter la création de zones dédiées à la livraison contribuera à réduire la congestion de la voirie liée aux livraisons, et à assurer la sécurité des chauffeurs-livreurs..
- ▶ Une **réglementation plus harmonisée entre les différentes communes** d'une même agglomération est essentielle pour faciliter l'organisation des livraisons.
- ▶ **Étendre les plages horaires pour les véhicules les moins bruyants**, de conception récente ou caractérisés par une labellisation éco-responsable (vignettes Crit'air, labels et chartes objectifs CO₂, normes PIEK pour le bruit...) permet d'éviter la concentration de véhicules à certains moments de la journée.
- ▶ **Les EPCI peuvent favoriser les expériences innovantes.** Ainsi, les outils digitaux peuvent permettre d'harmoniser et optimiser les flux urbains : gestion des aires de livraison, calcul d'itinéraire en temps réel tenant compte du trafic, information sur les travaux sur voirie...

INSCRIRE LES ZFE-M* DANS LE CADRE D'UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

Afin d'identifier facilement les usagers qui peuvent circuler dans la ZFE-m, les collectivités peuvent utiliser la classification **Crit'Air** (déjà utilisée à Paris, Lyon, Lille ou Grenoble).
Avantage de ce système : une harmonisation au niveau national d'un critère – **connu de tous** – permettant une identification immédiate des véhicules autorisés à circuler.



- ▶ Participer aux réunions préparatoires (définition du périmètre géographique, de la durée, des mesures de restriction de circulation et des catégories de véhicules concernés par la future ZFE-m...)
- ▶ Élaborer une charte de logistique urbaine durable lorsqu'est prévue l'instauration d'une ZFE-m dans un EPCI (en lien avec la future loi Climat et résilience : 35 EPCI devront créer une ZFE-m d'ici 2025)
- ▶ Participer à l'évaluation régulière de l'efficacité de la ZFE-m au regard des bénéfices environnementaux et sanitaires attendus
- ▶ Aider financièrement les professionnels pour l'acquisition de véhicules propres (ne pas faire peser la transition écologique sur les seuls acteurs économiques)
- ▶ Planifier l'aménagement d'infrastructures d'avitaillement en énergies alternatives au diesel (le manque de stations limitant le verdissement des flottes)
- ▶ Rendre éligibles à la vignette Crit'Air 1 les nouveaux carburants bio du type B100

COMMENT TENIR COMPTE DES LIVRAISONS URBAINES DANS L'AMÉNAGEMENT DES HYPER-CENTRES ?

Les hyper-centres, souvent touristiques, avec une forte densité de restaurants et de commerces et au moins partiellement piétonniers sont "le cœur des villes".

Ces zones sont souvent réservées à des véhicules "doux" : véhicules électriques, cargo-cycles, etc...

- ▶ Prévoir des espaces aménagés pour faciliter le transfert des marchandises sur ces véhicules "doux" **le plus près possible** des commerces afin de minimiser le nombre des véhicules en approche de ces zones.

FAVORISONS UNE COOPÉRATION PÉRENNE ENTRE PROFESSIONNELS ET EPCI

La multiplicité des acteurs économiques et de leurs représentants de la logistique urbaine nécessite une véritable coopération avec les acteurs publics, au-delà de la seule concertation :

- ▶ Déployer des chartes de logistique urbaine durable dans le cadre du programme Interlud (www.interlud.green) ;
- ▶ Créer des comités de partenaires marchandises et logistique (à l'instar des comités de partenaires voyageurs prévus par la loi d'orientation des mobilités) ;
- ▶ Systématiser les diagnostics en amont et de l'évaluation en aval des mesures prises par l'EPCI.

Une coopération qui intègre en particulier :

- ▶ L'information et l'accompagnement des acteurs économiques par l'EPCI ;
- ▶ Le développement de compétences en logistique urbaine durable dans le cadre du déploiement des chartes ;
- ▶ L'expérimentation de solutions innovantes.

Une coopération qui repose sur un portage politique au sein de l'exécutif et un référent logistique au sein de l'EPCI, en capacité de piloter la mise en place d'une logistique urbaine durable.

RÉFÉRENCES

- ▶ *"Légendes logistiques urbaines"*, Mehdi El Alami, Cabinet Oliver Wyman, Paris, 2020
- ▶ *"Mobilité des marchandises dans la ville durable"*, Adeline Heitz, Laetitia Dablanc, IFSTTAR – Université Paris-Est – CGI, Paris, 2019
- ▶ *"Des marchandises dans la ville"*, Laetitia Dablanc, Michel Savy, Pierre Veltz, Axel Culoz, Muriel Vincent, Rapport Terra Nova, Paris, 2017
- ▶ *"Le grossiste, acteur majeur des livraisons urbaines"*, Daniel Boudouin, Stéphane Sirjean, CRET-LOG, Marseille, 2017

Confédération du Commerce de Gros et International

QU'EST CE QUE LA CGI ?

À travers l'union de 32 fédérations de la branche, la CGI, Confédération du Commerce de Gros et International, est l'organisation professionnelle représentative de l'ensemble des activités de commerce de gros : biens d'équipement interindustriels, biens de consommation non-alimentaires et alimentaires. La CGI représente 150 000 entreprises partout en France (dont 95% de PME), 970 000 salariés et 830 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

La confédération est impliquée de longue date sur les questions de logistique urbaine. Elle est notamment co-porteuse du programme InterLUD lancé en 2020 et destiné à construire des chartes de logistique urbaine durable.



cgi LES PROFESSIONNELS
DU NÉGOCE

Confédération du Commerce de Gros et International

18 rue des Pyramides - 75001 Paris
Tél : 01 44 55 35 00 - Fax : 01 42 86 01 83

  www.cgi-cf.com