

Communication du Président du GATMARIF 24 octobre 2019

Tout d'abord le bilan 2018

Le GATMARIF a participé à de nombreuses réunions avec les autorités de tutelles que ce soit

- à la mairie de Paris
- à la région Ile de France
- dans les départements, 93 en particulier
- dans les communes- plaine commune 93
- la métropole du Grand Paris

MAIRIE DE PARIS

Dans le cadre d'une remise à niveau de « la charte de logistique urbaine d'avril 2013 »

- celle-ci ayant quelque peu vieilli-, nous prévoyons de supprimer des ateliers (réalisés ou obsolètes) pour les remplacer par 2 ou 3 ateliers, comme par exemple :
- la logistique des grands travaux
- les J.O. 2024
- et peut-être les aires de livraisons dédiées.

▪ Nous travaillons aussi sur la mise en place d'un arrondissement test sur les aires de livraison connectées (4eme arrondissement, 175 aires de livraison).

▪ Aide à nos amis du déménagement (CSD) pour qui nous avons pu obtenir un report non négligeable depuis février 2019 à ce jour.

La mise en place de la réservation payante d'emplacements et surtout l'accroissement de la « zone dédiée » qui était face au numéro de la rue et qui est maintenant une zone autour de ce numéro (donc plus souple et plus large)

Le combat n'est malgré tout pas terminé.

▪ Réunion avec Mme Hidalgo, M. Najdowski, M. Missika dans le cadre du Conseil parisien de la mobilité où nous avons été le « parent pauvre de la mobilité ».

Pour Mme Hidalgo : la logistique pour les J. O. sont de la responsabilité de la région... et donc pas celle de la Mairie de Paris.

▪ Gouvernance de France - Mobilité

Et surtout notre combat majeur sur les aires de livraison « pleine voie » dit et annoncé à 2 mètres de large et qui en réalité aujourd'hui sont à 1m70, alors que nos camions ont une largeur de 2,55 m.

Constatation faite par J. M. Paris, notre Délégué Général, rue de Rivoli.

Ne parlons pas de la dangerosité pour nos salariés qui se retrouvent avec un tire palette de 800 kg au milieu de la circulation ...

Un courrier officiel a été adressé à Mme Hidalgo avec copie à la CRAMIF.

La réponse a été d'une grande courtoisie mais sans effet.

Actuellement, une chaîne de télé s'est emparée du sujet, (W9 pour ne pas la citer) et nous verrons prochainement un reportage sur les difficultés des chauffeurs livreurs dans Paris intramuros, que nous ne manquerons pas de diffuser très largement.

METROPOLE DU GRAND PARIS

- Réunions nombreuses avec la MGP sur la mise en place des ZFE (zone à faible émission).

Nous constatons actuellement un certain ralentissement de la prise de décisions sur la mise en place des zones test (Est et Ouest parisien) (Boulogne - les Lilas).

Election municipale oblige.

- Département 93

Audition par le Directeur général des services, M. Alexandre Frémiot dans le cadre des J.O. et du Grand Paris.

Voilà pour les autorités de tutelles où nous avons été ENTENDUS.

Avons-nous été ECOUTES ? ce n'est pas sûr.... C'est une autre histoire.

Parallèlement, nous avons vu nos amis les chargeurs et les clients finaux les commerces.

Nous avons rencontré M. Yohan Petiot de l'Alliance du Commerce, représentant les Grands Magasins, les Magasins populaires et les Enseignes de l'habillement.

Grand moment...

Ce monsieur souhaitait nous rencontrer ... en quelques minutes ... pour connaître nos difficultés.

Nous sommes ressortis 1h30 plus tard en concluant que nos difficultés sont communes.

Car sans logistique pertinente pas de commerce viable.

- Nous devons également travailler avec l'AUTF sur le même principe, mais nous allons attendre que notre ami Fabrice Accary « ait posé ses valises » avant de le mettre à contribution.

- Concernant la loi LOM, nous avons également participé, avec nos collègues du Syndicat National des Transports Légers (Antoine Cardon), à une audition de Mme la députée Couillard, sur les méfaits de la dé-régularisation de la livraison urbaine et sur l'« uberisation du dernier kilomètre ».

Enfin beaucoup de réunions, beaucoup de réflexion, mais malheureusement peu de résultats tangibles.

Le GATMARIF ne désarme pas !!!

Ce qu'il faut savoir :

Nous devons réfléchir à une logistique urbaine dans une région en pleine mutation.

Quelques chiffres :

- 12 millions d'habitants
- 1 276 communes
- 131 communes dans le Grand Paris
- 62 000 commerces dans Paris intramuros
- 31 % du PIB pour 18 % d'habitants en forte augmentation (c'était 25% en 1990)
C'est donc là que la richesse se crée, donc la consommation, donc le transport.

Mon chiffre fétiche et repris par tous : 220 millions de tonnes à transporter hors VUL.

Les entrepôts : 17 millions de m² sur 70 millions en France. Soit 25 %

Par contre, une baisse sensible entre 1987 et 2008 des entrepôts en petite couronne

Moins 9% ? ce qui corrobore l'augmentation de la distance moyenne à parcourir. Celle-ci est passée en quelques années de 6 km moyenne à 16 km par colis !

C'est énorme : facteur 3 !

Nombres de véhicules actifs = 51 000 PL ; 900 000 VUL

Mais surtout une baisse de productivité de 40 minutes/jour en urbain (dixit un opérateur reconnu sur le marché).

Les enjeux

Quelles sont les attentes de nos « clients » ?

- les grands travaux
- les J. O. 2024
- internet le e-commerce
- l'ouverture des magasins le dimanche
- le manque cruel de M. O. (on parle de 4 000 à 5 000 emplois-chauffeur /an)

Les grands travaux

- 200 km de métro supplémentaires dont 80 % en souterrain
- 85 gares nouvelles
- 45 millions de tonnes de déblais uniquement pour les tunneliers

Nous participons activement avec le BTP et la FFB à travers le MEDEF-IDF à des réflexions et actions sur le sujet.

Les J.O 2024

Nous demandons avec insistance des interlocuteurs pour préparer cette échéance.

A priori, une ou plusieurs fédérations se sont emparées du sujet.

Le E-commerce

Vrai sujet. C'est une vraie problématique de la logistique urbaine.

Nous sommes confrontés à un triple enjeu :

- Le tout, tout de suite des consommateurs que nous sommes, plus vulgairement appeler DIGITAL ADDICT
- La livraison dite gratuite
- L'augmentation sensible des volumes

Encore quelques chiffres pour savoir de quoi nous parlons,

AMAZON :

En 25 ans, 100 milliards de CA
600 000 salariés
300 millions de clients dans le monde
39 millions de clients en France
8 % du commerce de détail
158 colis à la seconde
9 sur 10 internautes achètent sur internet en IDF
500 millions de colis livrés en France
Progression de l'activité de 14 à 16% par an
Et ce n'est pas fini, actuellement :
Paris représente 200 000 colis /jour
New-York 1 000 000 colis /jour
Cela laisse à réfléchir.

Et comme dit Jeff Bezos :

« Il faut des prix de plus en plus bas et de plus en plus vite »

La livraison à domicile reste plébiscitée.

On parle des points relais, certes, mais les contraintes sont les suivantes :

Il faut qu'ils soient à moins de 10 minutes à pied en urbain et moins de 20 minutes en voiture en rural.

Cela laisse augurer de vraies réflexions avec nos autorités de tutelle mais un vrai développement est sûr pour nos entreprises.

Nous devons INNOVER OU DISPARAITRE. Le GATMARIF et ses membres y veilleront.

Les contraintes :

- Manque cruel de M.O.
- Besoin de 4 000 à 5 000 chauffeurs /an, compte tenu du vieillissement de la population
- Sans compter l'accroissement de l'activité (+ de colis et + de distance à parcourir)

VERDISSEMENT des esprits (grand public) en clair l'ÉCOLOGIE

Cela devient des vrais enjeux politiques et c'est à celui qui en fera le plus sans toujours bien en mesurer les conséquences, notamment économiques, mais peu importe ... on y va.

Et en particulier dans les périodes électorales et comme en France il y a des élections pratiquement chaque année...

La pollution, l'anti-voiture sont à la mode et l'on confond souvent l'anti-voiture et les outils logistiques (VUL, camions).

Nous sommes une activité vitale. Il faut le faire savoir.

Je ne vous citerai pas la phrase qui devrait devenir célèbre : « Si vous l'avez c'est qu'un camion vous l'a amené ».

Un petit fascicule établi par l'IRU au niveau européen montre qu'après une semaine sans camions il n'y a plus rien

Plus de nourriture

Plus de médicament

Plus de carburant

etc, etc...

Nos projets

Je vais faire référence à nos « amis » chinois qui pour développer leurs propres activités nationales prennent en compte une véritable logistique mondiale.

Les fameuses routes de la soie :

- Pékin / Europe par le train
- Prise de participation dans les ports (le Pirée, Sri Lanka...)
- Prise de participation dans les aéroports (Toulouse....)

A l'inverse :

Nos politiques, et en particulier la Mairie de Paris, ne parle que de réglementer, interdire, modifier, contraindre....

Le meilleur exemple : le projet de réduction de circulation du périphérique alors que ce périphérique est l'aorte de l'activité en IDF et le gros moteur de l'activité.

Si l'on rend la logistique urbaine plus difficile, plus complexe, plus coûteuse la conséquence en sera une augmentation importante des coûts.

Il ne faut jamais oublier que c'est toujours le client final qui paie : le consommateur.

On nous met en exergue des solutions innovantes comme la solution fluviale :

Exemple FRANPRIX/XPO.

Après une visite des acteurs du site, il s'avère que cette solution ne tient que par des subventions Ville de Paris/région est cela est contractuel, si les subventions s'arrêtent le vecteur logistique s'arrête (dixit la direction commerciale XPO sur site).

En réalité, nous sommes confrontés à 2 objectifs : innovation et rentabilité

Les innovations ne manquent pas :

Projet Bourse UPS

Plate-forme Gennevilliers (Ikea Madeleine)

Martin Brower livraison de nuit

FM Logistique /Greenway

Citylocker casiers temporaires
Camion gaz
Vélo cargo, etc ...

En conclusion

Je ne pense pas avoir été exhaustif sur la problématique de la logistique urbaine.
Il y a du pain sur la planche car bien qu'écoutés, nous sommes les parents pauvres de la mobilité urbaine trop souvent tournée sur la logistique « voyageur » et très peu souvent vers celle « marchandise. »
Nous devons nous faire en entendre auprès des futurs élus, en particulier municipaux.
C'est le moment.
Le GATMARIF y travaille avec le MEDEF -IDF et le MEDEF Paris en particulier ;
Il faut amener nos autorités de tutelle (région, ville, métropole) à réfléchir à une logistique marchandise urbaine transparente avec l'appui de nos donneurs d'ordre et de nos clients finaux, chargeurs, commerçants, consommateurs.

En fait 2 questions :

La ville ou la région doivent-elles s'adapter à la logistique ou la logistique doit-elle s'adapter à la ville ou à la région ?
La réponse est très sûrement entre les deux ou les deux à la fois.

C'est pour cela que le GATMARIF prépare avec les fédérations un livre blanc et demande de véritables états généraux de la logistique urbaine de marchandises et ce, dans un temps proche.

Je finirai mon propos par cette phrase de W. Churchill qui pourrait s'appliquer au GATMARIF : « il ne savait pas que cela était impossible, c'est pour cela qu'il l'a fait »

Merci de votre attention, et bien entendu prêt à répondre à vos questions

Jean-Pierre GAUMET

■ ■ ■