**ESCP Europe – Matinale RSE**

**Compte-rendu de synthèse**

* *Animateurs Date : 7 avril 2017*
* GUILLAUME Jean-Philippe*, Supply Chain Magazine*
* CARBONE Valentina, *ESCP Europe*

**Thématique 1 : « Transport durable : contraintes ou opportunités ? »**

*Heure : 09h20 - 10h00*

* *Intervenants :*
* MUGNIER Eric*, Associé, EY*
* GAULT Thomas*, Senior Manager, EY*

**Pourquoi la Supply Chain est en train de changer ?**

Le monde atteint ses limites :

* Augmentation de la congestion (+23% entre 2008 et 2016). Elle entraine des pertes de temps, et va inciter l’Etat à mettre en place des taxes, péages urbains. Cette congestion fait perdre 300 Milliards d’euros aux Etats-Unis, c’est donc un levier d’optimisation énorme.
* Des lois et des normes sont progressivement mises en place (prise de conscience des pouvoirs publics) :
  + Interdiction des véhicules polluants dans les villes
  + Restrictions d’accès
  + Respect de nouveaux standards pour les camions
* Sur le plan social :
  + Mise en place de directives pour les travailleurs détachés
  + Loi sur le devoir de vigilance : les entreprises (de plus de 5 000 salariés) doivent publier un plan de vigilance sur les risques sociaux et environnementaux. L’article 173 de la loi sur la transition énergétique impose aux entreprises une trajectoire carbone.

Le transport représente 10% des émissions de GES dans le monde. Des augmentations de taxes, et l’instauration de quotas ont été appliquées aux Etats-Unis et en Chine.

D’ici 2050, les volumes de fret vont être multipliés par 3. C’est un défi majeur car pour respecter le scénario d’augmentation du réchauffement climatique de 2°C maximum, il faut :

* Réduire l’intensité carbone de 75% (diviser par 4)
* Diminuer de 20% les émissions de GES d CO2 d’ici 2050

Le transport urbain représente 1% des volumes (tonnes-km) mais 20% des émissions. Six leviers d’optimisation ont été identifiés :

* Sur le plan environnemental
  + Le véhicule
  + Le carburant
  + Le conducteur
  + Les flux logistiques
* Sur le plan social et l’énergie
  + Les conditions de travail
  + L’impact de la santé publique

**Quelles solutions apporter ?**

Quelques acteurs sont pris en exemple :

* Pour les transports en milieu urbain :
  + *BESSON* : intégration du GNV dans l’organisation, utilisation de fuel biométhanes, il possède 2 stations de GNV à Marseille
  + *DERET* : utilisation de véhicules électriques
* Pour les transports de moyenne distance :
  + *SCANIA*
  + *NIKOLA MOTORS* : utilisation de camions à l’hydrogène, installation de stations hydrogènes, exploitation de fermes solaires pour convertir l’électricité en hydrogène

*Carrefour* possède 200 camions GNV.

D’autres solutions pour la logistique urbaine sont évoquées :

* L’utilisation de drones (*Amazon* et *Mercedes* y réfléchissent)
* Des véhicules qui se suivent, le 1er premier piloté par l’être humain
* Camions sans conducteur aux USA. Les problématiques de durabilité et de pollution persistent

**Quelle collaboration dans la conduite du changement ?**

Des solutions sont présentées et catégorisées selon trois types de collaboration :

* Horizontale (entre chargeurs) :
  + Mutualisation des flux chez *FM Logistics*
* Verticale (entre le chargeur, le transporteur, le fabricant) :
* Avec l’ensemble des collaborateurs en même temps :
  + Collaborative Routing Center

Le bon exemple à suivre pour *EY* est celui de Cement Sustainability Initiative dans le secteur de la cimenterie. C’est une base de données collectée depuis les cimentiers du monde entier.

Pour conclure, cette collaboration soulève les problématiques suivantes :

* Le partage des données (entre concurrents éventuellement)
* La pertinence de l’investissement

**Présentation du Fret 21**

* *Intervenant*
* ROSE Christian, *AUTF*

Le « Fret 21 » est un dispositif pour les chargeurs, ouvert à tout industriel. Son objectif est de réduire les émissions de CO2. Il impose un engagement de 3 ans avec l’ADEME sur un périmètre choisi mais incluant au moins les flux de distribution en France. Ce dispositif permet de mettre en œuvre trois actions dans quatre axes de travail :

* La réduction de la distance de transport
* La diminution de la fréquence de livraison (optimisation du remplissage)
* Les modes de transport
* Les Achats responsables. Une prime est attribuée aux chargeurs qui choisissent les transports de la charte

Plusieurs outils sont mis à disposition :

* L’évaluation de la maturité du chargeur, estimée grâce à un QCM destiné au chargeur, et illustrée par une couleur
* Un catalogue d’actions (42 fiches actions)
* Des outils de calcul de mesure des émissions de CO2, et de reporting pour l’ADEME

**Thématique 2 : « Quelles relations entre les acteurs professionnels et les collectivités ? »**

*Heure : 10h00 – 10h50*

* *Intervenant*
* LIBESKIND Jérôme*, Expert en logistique urbaine*

Deux phénomènes contradictoires se produisent :

1. Un des enjeux de la logistique urbaine est la diminution des externalités négatives induites par le transport. Quatre problématiques sont ainsi posées :
   * La pollution locale, les GES : 500 000 morts prématurés en Europe
   * Les encombrements de voies
   * L’accidentologie : la cohabitation entre les différents modes de transport est en cause
   * Le bruit : livraisons horaires décalées

**Les livraisons sont responsables de 30 à 50% des externalités négatives.**

1. Une aide est apportée à la dynamisation des enjeux de la consommation qui sont :
   * Le développement du e-commerce
   * Le cross-canal, avec des livraisons de plus en plus fréquentes
   * La transformation du commerce de proximité
   * L’attractivité du centre-ville

Ces deux phénomènes sont à l’origine de nouveaux enjeux :

* D’une atomisation des flux
* De l’accélération des flux et des livraisons de marchandises instantanées
* La place prépondérante de l’information et des services

La livraison des marchandises en ville entraîne une diversité des flux, des moyens de transport, des contraintes de livraisons. Les modes de livraison sont liés à la motorisation des citoyens (60% des parisiens n’ont pas de véhicule). La logistique urbaine intègre différents acteurs :

1. Les collectivités locales qui ont trois leviers d’optimisation :
   * La règlementation : taille du véhicule, tonnage pour influencer le type de transport pour les livraisons à domiciles
   * Le stationnement
   * L’incitation, par le développement d’initiatives telles que les espaces logistiques urbains

Elles ont pour objectif de :

* + Réduire l’impact des livraisons en ville
  + Organiser le partage des espaces publics
  + Répondre aux attentes des commerçants et des habitants

1. Les professionnels
   * Les transporteurs
   * Les groupes de distribution
   * Les commerçants et les artisans

Ils ont pour objectif de :

* + Elargir les horaires
  + Stationner facilement
  + Augmenter leur productivité

Les intérêts divergent entre les consommateurs et les transporteurs. Ainsi, les chantiers de la logistique urbaine sont nombreux :

* MUTUALISER
* Partager les ressources
* Innover vers la transition énergétique
* Modifier le mode de livraison (la nuit par exemple)
* Apporter plus de services et d’informations, en diminuant les externalités négatives et en accompagnant l’évolution de la consommation

Le e-commerce représente 30% des flux et 8% de la consommation.

On peut proposer un plan d’orientations à suivre en 5 étapes :

* Partager la connaissance précise du territoire
* Partager les enjeux et les problématiques de chacun (ne pas imposer de solution)
* Formaliser un cadre de travail (chartes logistique urbaine avec l’ensemble des acteurs)
* Définir des plans d’action précis et réalistes
* Suivre et mesurer l’impact de ces actions

Le champ d’innovation est assez large :

* Les véhicules électriques
* Le GNV
* La mobilité douce (vélos-cargos, triporteurs, livraison à pied, …)
* La multimodalité (navettes ferroviaires entre le Nord de la France et Paris intramuros)

Pour conclure, les services de livraison se créent et se réinventent : la livraison à domicile, les consignes, la livraison au jour J. Les solutions du futur pourraient être les drones, les robots, ou même les imprimantes 3D.

**Thématique 3 : « Centre de distribution urbain : mythe ou réalité »**

*Heure : 10h50 – 11h30*

* *Intervenant*
* PETIT Eric*, Fondateur, Ecologie Logistique*
* CHAMEROIS Tariel, *Manager France, DB SCHENKER*

La logistique urbaine est caractérisée par les enjeux suivants :

* Massifier les flux
* Limiter l’entrée des véhicules
* Réduire les émissions polluantes
* Diminuer la congestion

*DB SCHENKER* a assuré 19 000 livraisons sur Paris en décembre 2016. Afin de faire face à ces enjeux, ils ont créé un centre de distribution urbain et procédé en trois étapes :

* Regarder d’où vient les flux en France
* Etudier la manière de les traiter
  + 70 agences de massification des flux d’enlèvement
  + 2 agences (Stains, Rungis) de massification des flux de traction directe vers Paris
* Repérer le lieu où ils arrivent
  + 9500 destinataires uniques dans Paris

98% de l’activité est correctement opérée.

*DB SCHENKER* expose un exemple d’optimisation de tournée où un camion a livré 32 clients différents. Selon eux, ce service doit être orchestré et déployé par le transporteur.

*DB SCHENKER* utilise un sous-traitant pour 95% de ses livraisons, elles sont effectuées majoritairement en EURO III mais une règlementation qui prendra effet en juillet 2017 prévoit de les supprimer. Ils ont donc opté pour la solution EURO IV qui émet 27 fois moins d’oxyde d’azote, et 40 fois mois de particules fines.

Dans le contexte d’évolution de l’activité en logistique urbaine, ils ont identifié deux axes de progrès :

Axe 1 :

* Donner des subventions de 15% pour l’achat d’un véhicule électrique, ou d’un GNV
* Elargir les aides pour moderniser la flotte

Axe 2 :

* Déplacer le centre de distribution urbain dans le quartier
* Viser un objectif de 80 échangeurs à colis dans Paris (1 échangeur = 1 quartier)

Cette analyse a été partagée avec le conseil régional d’Ile-De-France, l’Agence de la mobilité de la ville de Paris et la Mairie de Paris.

**Table ronde**

*CITYLIV* est une start-up qui propose deux modes de livraisons :

* Livraison en véhicules électriques : 40 scooters électriques dans Paris Intramuros, pour les secteurs de la Full-Tech et du e-commerce
* Livraison en chariot électrique connecté (CITYCART)

Une réflexion est portée sur les SI et l’exploitation des données. Deux pistes d’améliorations sont évoquées :

* La création d’une étiquette colis standardisée (réflexion Pays européens)
* L’identification client transverse