

53, rue Ampère
75017 Paris
01 47 63 31 31
u2p@u2p-france.fr
u2p-france.fr

LE PRÉSIDENT

Monsieur Bruno LE MAIRE
Ministre de l'Économie, des Finances
et de la Relance
139 rue de Bercy
75572 PARIS

Paris, le 3 février 2022

PB/NR/MRC/22.058

Monsieur le Ministre,

La loi d'orientation des mobilités adoptée en décembre 2019 a prévu la mise en place, obligatoire ou facultative selon les situations, de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans une dizaine de métropoles, disposition renforcée par la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets du 22 août 2021.

En effet, cette dernière impose, notamment, l'obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain.

Si les organisations professionnelles membres de l'U2P partagent la volonté d'améliorer la qualité de l'air, elles considèrent néanmoins que toutes les conditions ne sont aujourd'hui pas réunies pour permettre aux petites entreprises de répondre dans les délais aux exigences requises.

En effet, l'offre de véhicules adaptés aux besoins des entreprises disponibles sur le marché est aujourd'hui insuffisante et incomplète, et nombre de véhicules aujourd'hui proposés à la vente ne seront pas disponibles avant de nombreux mois. Par ailleurs, le nombre de bornes de recharge (gaz, électrique, ...) reste encore en nombre trop limité.

A l'horizon 2024/2025, selon les communes concernées, seuls les véhicules relevant des catégories Crit'Air 1 et Crit'Air 2 seront autorisés à circuler. Or, actuellement, à titre d'exemple, seule la moitié des véhicules utilitaires légers répond à cette exigence.

En outre, le niveau d'autonomie des véhicules électriques utilitaires ou particuliers ne permet pas de répondre aux besoins de déplacements de nombreux professionnels (taxis, professions libérales, ...).

Se pose également la question du coût élevé de remplacement des véhicules dans un délai contraint non anticipé par l'entreprise, et en particulier dans un contexte de crise sanitaire qui a conduit souvent à l'accroissement de l'endettement des entreprises et modifié leur plan d'investissement.

Les entreprises, les plus petites en particulier, sont donc dans l'attente, premièrement d'un accompagnement renforcé des pouvoirs publics, intégrant une information précise sur la mise en place des ZFE, via par exemple la mise en place d'un guichet unique d'information ; deuxièmement d'une action des pouvoirs publics en direction des constructeurs de véhicules associant les professionnels ; troisièmement de mise en place de dérogation ou d'adaptation tant que l'offre de véhicules ne sera pas opérationnelle ; quatrièmement d'aide au financement des investissements nécessaire.

Nous sommes préoccupés par l'existence de dispositions non harmonisées d'une ZFE à l'autre ce qui expose les petites entreprises à des risques d'amendes et à des difficultés dans l'organisation de leurs déplacements.

Il est essentiel de prendre en compte la réalité des petites entreprises et de prévoir un temps d'adaptation aux nouvelles obligations.

Nous demandons enfin que la charge utile des véhicules propres évolue en fonction des équipements de ces nouveaux véhicules.

Nous vous sollicitons donc en vue d'un rendez-vous destiné à examiner ensemble les solutions adaptées aux petites entreprises leur permettant de répondre aux enjeux de qualité de l'air.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma meilleure considération.

Bien Cordialement.



Dominique MÉTAYER

U2P

union
des entreprises
de proximité

53, rue Ampère
75017 Paris
01 47 63 31 31
u2p@u2p-france.fr
u2p-france.fr

LE PRÉSIDENT

Madame Barbara POMPILI
Ministre de la Transition Ecologique
Hôtel de Roquelaure,
246 bd Saint-Germain
75700 PARIS

Paris, le 3 février 2022

PB/NR/MRC/22.059

Madame la Ministre,

La loi d'orientation des mobilités adoptée en décembre 2019 a prévu la mise en place, obligatoire ou facultative selon les situations, de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans une dizaine de métropoles, disposition renforcée par la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets du 22 août 2021.

En effet, cette dernière impose, notamment, l'obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain.

Si les organisations professionnelles membres de l'U2P partagent la volonté d'améliorer la qualité de l'air, elles considèrent néanmoins que toutes les conditions ne sont aujourd'hui pas réunies pour permettre aux petites entreprises de répondre dans les délais aux exigences requises.

En effet, l'offre de véhicules adaptés aux besoins des entreprises disponibles sur le marché est aujourd'hui insuffisante et incomplète, et nombre de véhicules aujourd'hui proposés à la vente ne seront pas disponibles avant de nombreux mois. Par ailleurs, le nombre de bornes de recharge (gaz, électrique, ...) reste encore en nombre trop limité.

A l'horizon 2024/2025, selon les communes concernées, seuls les véhicules relevant des catégories Crit'Air 1 et Crit'Air 2 seront autorisés à circuler. Or, actuellement, à titre d'exemple, seule la moitié des véhicules utilitaires légers répond à cette exigence.

En outre, le niveau d'autonomie des véhicules électriques utilitaires ou particuliers ne permet pas de répondre aux besoins de déplacements de nombreux professionnels (taxis, professions libérales, ...).

CAPEB
Confédération de l'Artisanat
et des Petites Entreprises
du Bâtiment

CGAD
Confédération Générale
de l'Alimentation
en Détail

CNAMS
Confédération Nationale
de l'Artisanat des Métiers
et des Services

UNAPL
Union Nationale
des Professions
Libérales

CNATP
Chambre Nationale des
Artisans des Travaux Publics
et du Paysage

Se pose également la question du coût élevé de remplacement des véhicules dans un délai contraint non anticipé par l'entreprise, et en particulier dans un contexte de crise sanitaire qui a conduit souvent à l'accroissement de l'endettement des entreprises et modifié leur plan d'investissement.

Les entreprises, les plus petites en particulier, sont donc dans l'attente, premièrement d'un accompagnement renforcé des pouvoirs publics, intégrant une information précise sur la mise en place des ZFE, via par exemple la mise en place d'un guichet unique d'information ; deuxièmement d'une action des pouvoirs publics en direction des constructeurs de véhicules associant les professionnels ; troisièmement de mise en place de dérogation ou d'adaptation tant que l'offre de véhicules ne sera pas opérationnelle ; quatrièmement d'aide au financement des investissements nécessaire.

Nous sommes préoccupés par l'existence de dispositions non harmonisées d'une ZFE à l'autre ce qui expose les petites entreprises à des risques d'amendes et à des difficultés dans l'organisation de leurs déplacements.

Il est essentiel de prendre en compte la réalité des petites entreprises et de prévoir un temps d'adaptation aux nouvelles obligations.

Nous demandons enfin que la charge utile des véhicules propres évolue en fonction des équipements de ces nouveaux véhicules.

Nous vous sollicitons donc en vue d'un rendez-vous destiné à examiner ensemble les solutions adaptées aux petites entreprises leur permettant de répondre aux enjeux de qualité de l'air.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de ma meilleure considération.

Bien à Vous .



Dominique MÉTAYER

U2P

union
des entreprises
de proximité

53, rue Ampère
75017 Paris
01 47 63 31 31
u2p@u2p-france.fr
u2p-france.fr

LE PRÉSIDENT

Monsieur Jean-Baptiste LEMOYNE
Ministre délégué auprès du ministre de
l'Économie, des Finances et de la Relance,
chargé des Petites et Moyennes Entreprises
139 rue de Bercy
75572 PARIS

Paris, le 3 février 2022

PB/NR/MRC/22.060

Monsieur le Ministre,

La loi d'orientation des mobilités adoptée en décembre 2019 a prévu la mise en place, obligatoire ou facultative selon les situations, de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans une dizaine de métropoles, disposition renforcée par la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets du 22 août 2021.

En effet, cette dernière impose, notamment, l'obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain.

Si les organisations professionnelles membres de l'U2P partagent la volonté d'améliorer la qualité de l'air, elles considèrent néanmoins que toutes les conditions ne sont aujourd'hui pas réunies pour permettre aux petites entreprises de répondre dans les délais aux exigences requises.

En effet, l'offre de véhicules adaptés aux besoins des entreprises disponibles sur le marché est aujourd'hui insuffisante et incomplète, et nombre de véhicules aujourd'hui proposés à la vente ne seront pas disponibles avant de nombreux mois. Par ailleurs, le nombre de bornes de recharge (gaz, électrique, ...) reste encore en nombre trop limité.

A l'horizon 2024/2025, selon les communes concernées, seuls les véhicules relevant des catégories Crit'Air 1 et Crit'Air 2 seront autorisés à circuler. Or, actuellement, à titre d'exemple, seule la moitié des véhicules utilitaires légers répond à cette exigence.

En outre, le niveau d'autonomie des véhicules électriques utilitaires ou particuliers ne permet pas de répondre aux besoins de déplacements de nombreux professionnels (taxis, professions libérales, ...).

CAPEB
Confédération de l'Artisanat
et des Petites Entreprises
du Bâtiment

CGAD
Confédération Générale
de l'Alimentation
en Détail

CNAMS
Confédération Nationale
de l'Artisanat des Métiers
et des Services

UNAPL
Union Nationale
des Professions
Libérales

CNATP
Chambre Nationale des
Artisans des Travaux Publics
et du Paysage

Se pose également la question du coût élevé de remplacement des véhicules dans un délai contraint non anticipé par l'entreprise, et en particulier dans un contexte de crise sanitaire qui a conduit souvent à l'accroissement de l'endettement des entreprises et modifié leur plan d'investissement.

Les entreprises, les plus petites en particulier, sont donc dans l'attente, premièrement d'un accompagnement renforcé des pouvoirs publics, intégrant une information précise sur la mise en place des ZFE, via par exemple la mise en place d'un guichet unique d'information ; deuxièmement d'une action des pouvoirs publics en direction des constructeurs de véhicules associant les professionnels ; troisièmement de mise en place de dérogation ou d'adaptation tant que l'offre de véhicules ne sera pas opérationnelle ; quatrièmement d'aide au financement des investissements nécessaire.

Nous sommes préoccupés par l'existence de dispositions non harmonisées d'une ZFE à l'autre ce qui expose les petites entreprises à des risques d'amendes et à des difficultés dans l'organisation de leurs déplacements.

Il est essentiel de prendre en compte la réalité des petites entreprises et de prévoir un temps d'adaptation aux nouvelles obligations.

Nous demandons enfin que la charge utile des véhicules propres évolue en fonction des équipements de ces nouveaux véhicules.

Nous vous sollicitons donc en vue d'un rendez-vous destiné à examiner ensemble les solutions adaptées aux petites entreprises leur permettant de répondre aux enjeux de qualité de l'air.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma meilleure considération.

Bien Cordialement.



Dominique METAYER

EN 2022, COMMENT ÇA MARCHÉ ?

SE PROCURER UN VÉHICULE MOINS POLLUANT

8%²

DES UTILITAIRES DU MARCHÉ SONT 100% ÉLECTRIQUES
Seulement 1 modèle d'utilitaire LEGER est disponible à la vente
Il existe aussi 2 modèles au gaz naturel BioGNV/GNV, dont 1 LEGER³

Précédente de matières premières
Augmentation de la demande

Pour ces véhicules, sont disponibles
Les délais de disponibilité s'allongent

DÉROGATIONS

Dans le cadre d'un remplacement ralenti par la "carence du marché", à la condition de circuler avec son ancien véhicule en attendant le nouveau et qu'il soit considéré comme "indispensable".
Cette dérogation existe notamment à Grenoble.

D'autres dérogations existent selon les métropoles

INVESTIR

En moyenne, il faut compter environ 30 000 €* pour un utilitaire électrique léger neuf.
Il existe 2 aides de l'Etat, cumulables entre elles. Des aides existent également en local.



PRIME A LA CONVERSION²

Aide jusqu'à 5000 € pour un utilitaire électrique ou hydrogène.
ou jusqu'à 3000€ pour un véhicule Crit'Air 1 (véhicule au gaz et hybride rechargeable).

Détails des aides sur le site

primealaconversion.gouv.fr

Neuf, occasion, location longue.

30 000 €*
d'investissement hors aides

BONUS ÉCOLOGIQUE

Aide jusqu'à 6000 € pour l'achat d'un utilitaire électrique et jusqu'à 1000 € pour un hybride.

Détails des aides sur le site

primealaconversion.gouv.fr

Des incitations financières existent selon les métropoles

LES ALTERNATIVES ?

Hormis l'électrique, l'utilisation de carburants différents est donc encouragée : l'hybride rechargeable, le BioGNV/GNV, l'hydrogène, etc
Les autres alternatives comme les vélos cargo, l'autopartage ou les véhicules en libre service ne correspondent pas aux besoins des artisans : disponibilité du véhicule rapidement, adaptation du volume de charge.

Sources : 1 - Parc automobile des zones à faible émissions en 2021, Ministère de la Transition Écologique / 2 - Offre constructeurs auto disponibles sur leurs site internet au 01/09/2021 / 3 - CERIC 2021 / Zones à faibles émissions : le CAPEB (et le point - CAPEB, publiée en juillet 2021) / La mobilité des entreprises artisanales du bâtiment, étude réalisée par la CAPEB-Auvergne-Rhône-Alpes, publiée en 2021 / 4 - Offre des véhicules diesel et essence : voir en soit le site internet de la CAPEB (et le point - CAPEB, publiée en juillet 2021) / 5 - Zoom sur les zones à faibles émissions mobilité - CAPEB, publiée en novembre 2021 / 6 - Analyse comparative des catalogues de fabricants

CALENDRIER : VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL) AUTORISÉS EN AURA

Les vignettes Crit'air 1, 2, 3, 4, 5 et vert définissent le niveau de pollution des véhicules en fonction de leur âge et de leur type de motorisation.

Saint Etienne Métropole :

- 2022 : 1, 2, 3, 4, 5 et vert
- 2025 : 1, 2, 3 et vert
- 2027 : 1, 2 et vert

Grand Lyon :

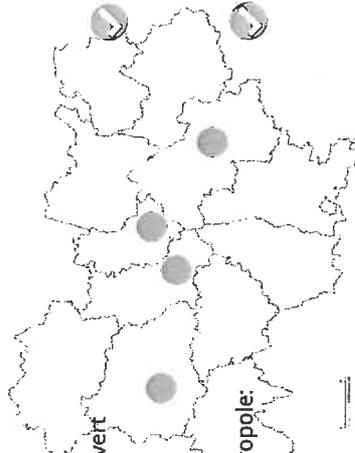
- 2022 : 1 et 2
- 2026 : Fin du diesel

Clermont Auvergne Métropole :

- 2021 : 1, 2, 3 et 4
- 2022 : 1, 2, 3 et 3
- 2025 : 1 et 2

Grenoble Alpes Métropole :

- 2019 : 1, 2, 3, 4 et vert
- 2020 : 1, 2, 3 et vert
- 2022 : 1, 2 et vert
- 2023 : Verbalisation par caméra
- 2025 : 1 et vert



L'U2P souhaite que les calendriers soient :

COHÉRENTS entre les échéances locales et nationales

RÉALISTES : les échéances sont trop courtes

pour permettre aux petites entreprises d'organiser leur transition



SE DÉPLACER AU QUOTIDIEN

ZOOM TECHNIQUE : L'AUTONOMIE DES VUL

L'autonomie est un sujet complexe à aborder car les constructeurs indiquent une distance approximative en charge vide, ce qui fausse la projection. Par ailleurs, le ravitaillement est un enjeu essentiel : accès sécurisé, temps d'immobilisation prévue



150 À 280 KM³
d'autonomie en moyenne

AUJOURD'HUI : 764 700 VUL EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES¹
POUR 5669 POINTS DE RECHARGE ET 49 STATIONS GNC

LES BESOINS EN BORNES DE RECHARGE

- des bornes de recharge plus nombreuses dans les ZFE et en périphérie
- des bornes conçues pour accueillir des utilitaires (taille, poids, accès)



PROPOSITIONS DE L'U2P



ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS-MOBILITÉ



OUVERTURE DE LA CONCERTATION

En l'état, le dispositif est difficile à mettre en place pour les petites entreprises. L'U2P souhaite ouvrir le dialogue avec les instances publiques pour une meilleure adaptation.



CALENDRIER TROP AMBITIEUX ET ILLISIBLE

Le calendrier imposé ne permet pas aux TPE de se mettre en conformité dans les temps impartis. Par ailleurs, l'U2P déplore l'inégalité de mise en place selon les territoires et souhaite une dérogation de 5 ans pour pouvoir démarrer le dispositif.



GUICHET UNIQUE POUR LES AIDES

Les informations disponibles sur le dispositif ne sont pas claires. L'U2P encourage la mise en place d'un guichet unique pour guider les chefs d'entreprise selon leur situation et un catalogue qui centralise l'ensemble des aides, y compris locales.



ÉLARGISSEMENT DE L'ACCÈS AUX AIDES

Aujourd'hui, les aides ne concernent pas toutes les petites entreprises. L'U2P propose notamment d'élargir les aides aux professionnels sans critère d'implantation ou de taille d'entreprise. Une autre proposition concernant les aides : valoriser les bons élèves qui ont déjà cette démarche écologique en bonifiant l'aide.



SIMPLIFICATION DE L'INFORMATION

S'informer sur ces aides est difficile en raison de la quantité d'informations contradictoires et des inégalités géographiques. Le sujet concerne aussi les constructeurs dans la présentation de leur offre et des éléments techniques.



OFFRE DES CONSTRUCTEURS

La mise en place d'une aide d'Etat se répercute souvent sur les prix des constructeurs. L'U2P souhaite donc que l'Etat intervienne pour limiter cet effet pervers.



DES BORNES DE RECHARGES INADAPTÉES

Un dispositif d'une telle ampleur nécessite des aménagements adaptés en nombre et compatibles avec des utilitaires de toute taille.



DES LIEUX DE STOCKAGE ET DE DÉCHARGEMENT

Pour éviter que les déchargements se fassent sur la voie publique, l'U2P propose l'aménagement des rez-de-chaussée des futurs bâtiments de centre-ville.

CONTACT PRESSE :

Bertrand FAYET, Secrétaire Général U2P Aura

Tél. : 04 72 85 06 69 - 06 04 59 64 12 | Mail : b.fayet@u2p-aura.fr

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS-MOBILITÉ

QUELLES CONSÉQUENCES POUR LES PETITES ENTREPRISES ?

ZFE-M : QU'EST-CE QUE C'EST ?

Il s'agit de nouvelles réglementations de circulation de véhicules liées à la loi Climat et Résilience. Elles s'appliquent dans 15 métropoles françaises de plus de 150 000 habitants et s'étendra plus largement sur le territoire dès 2025. L'objectif est d'améliorer la qualité de l'air dans ces zones saturées par le dioxyde d'azote et les particules fines. Les vignettes Crit'Air classent ainsi les véhicules selon la quantité de particules polluantes émises et sont obligatoires.

Les ZFE-m refusent progressivement l'accès aux véhicules les plus polluants selon un calendrier national et local, c'est pourquoi les professionnels et particuliers doivent se préparer à cette transition.

AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

En 2022, 4 métropoles de la Région sont concernées par les ZFE-m.

D'après le calendrier national, le dispositif a démarré en 2019 à Paris et Grenoble en interdisant l'accès aux Crit'Air 5 et aux non classés. L'objectif est d'aborder 2026/2028 en autorisant uniquement les Crit'Air 1 et vignettes vertes.

2022 marque le début du dispositif à Lyon, Saint Etienne et Clermont Ferrand.



16%¹

soit 123 000 véhicules

des Véhicules Utilitaires Légers en AURA sont Crit'Air 3 ou + et
N'AURONT PLUS ACCÈS AUX MÉTROPOLIS
dans les prochains mois

- **Métiers du bâtiment** : transport de matériel sur les chantiers.
- **Métiers de service** : accès aux boutiques.
- **Métiers de l'alimentation** : accès aux fournisseurs et livraison.
- **Métiers des travaux publics et paysagisme** : interventions espaces verts.
- **Professions libérales** : accès aux instances officielles et interventions à domicile.

TOUS LES SECTEURS D'ACTIVITÉ SONT CONCERNÉS





Transporteurs



Grande distribution



Producteurs



Artisans



Grossistes



Commerçants

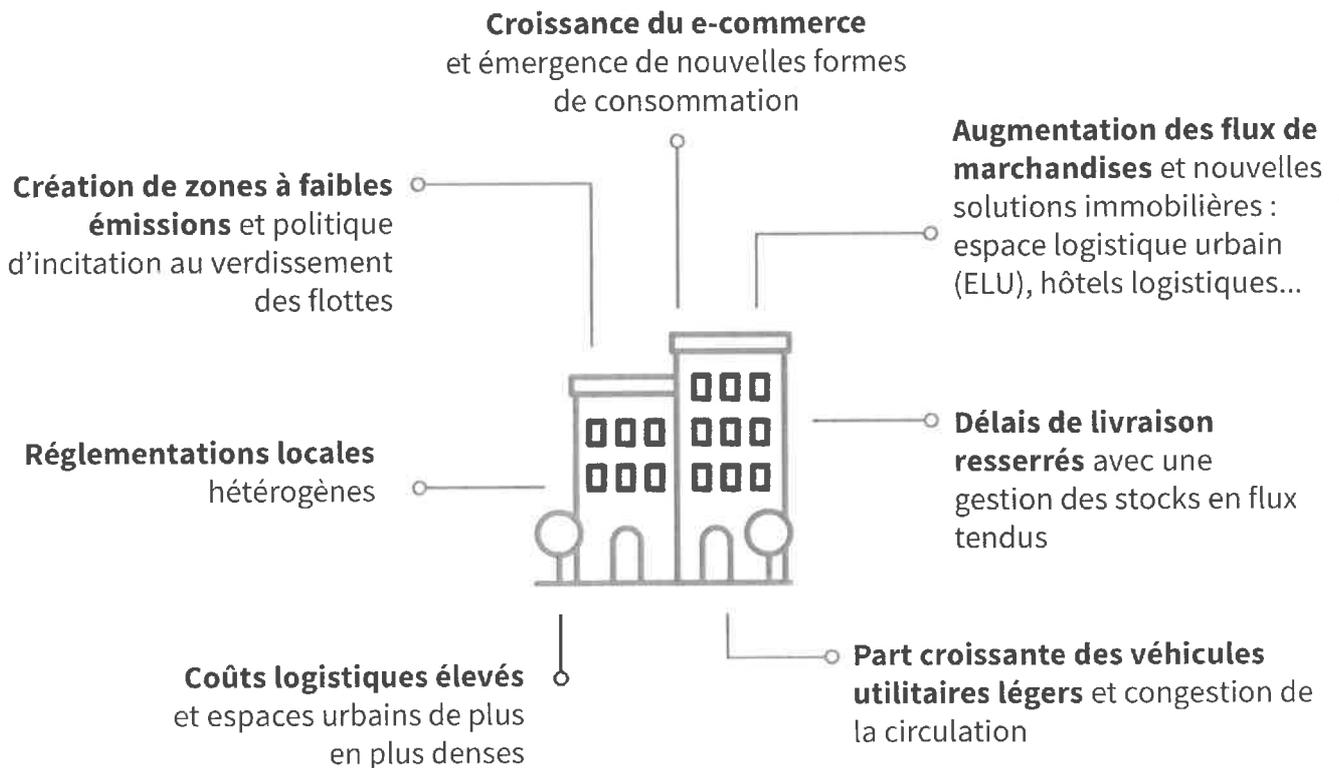


Industriels

LOGISTIQUE
URBAINE
DURABLE,
TOUS
CONCERNÉS !

LA LOGISTIQUE URBAINE

Un contexte urbain en pleine transformation



Des enjeux majeurs

Activité centrale de l'économie, la logistique urbaine joue un rôle essentiel sur l'attractivité d'un territoire, l'emploi et le cadre de vie des habitants.

En France, elle représente...



15 à 20 %
du trafic en ville

.....



20 %
d'occupation
de la voirie



50 %
des émissions de
particules fines

20 %
des émissions de gaz
à effet de serre

.....



20 à 50 %
des coûts logistiques



500 millions
de colis livrés chaque année en
lien avec le e-commerce, soit

27 %
des livraisons en ville

.....



1,6 million
d'emplois (professionnels de
la logistique urbaine inclus)

Il devient ainsi vital de prendre en compte la logistique urbaine dans toutes ses dimensions pour répondre à trois grands enjeux :



ENVIRONNEMENTAL



SOCIAL



ÉCONOMIQUE

Un rôle clé à jouer !

En tant qu'acteur économique, vous pouvez prendre part à la mise en œuvre d'une logistique urbaine durable compatible avec la performance de vos activités !

Comment ? En vous mobilisant aux côtés des acteurs publics pour élaborer des projets communs qui prennent en compte vos besoins.

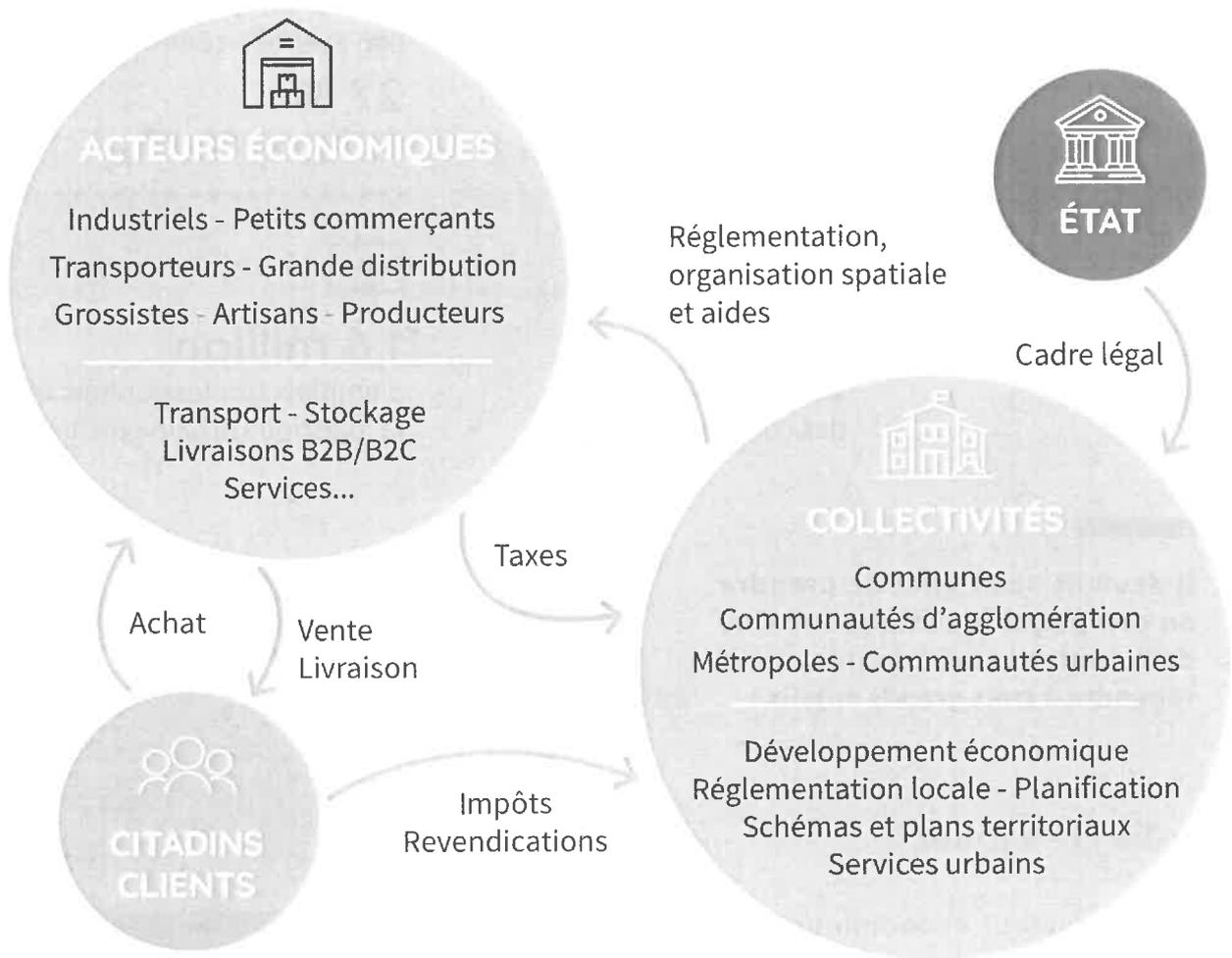
PASSEZ À L'ACTION AVEC INTERLUD !

Le programme InTerLUD (Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable) favorise ainsi l'engagement conjoint entre acteurs économiques et collectivités territoriales à travers la mise en place de chartes de logistique urbaine.



UN ÉCOSYSTÈME COMPLEXE...

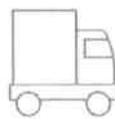
Parce qu'elle recouvre l'ensemble des activités inhérentes au stockage et à la circulation des marchandises, la logistique urbaine implique de nombreux acteurs !



FLUX DE MARCHANDISES EN ZONE URBAINE, EN MOYENNE



50 %
 de déplacements
 d'achat et de livraisons
 par et pour les particuliers



40 %
 de livraisons et d'enlèvements
 pour les entreprises



10 %
 de gestion urbaine (déchets,
 services postaux, matériaux
 de BTP, déménagement)



...SOURCE D'OPPORTUNITÉS !

Des objectifs communs, au profit de tous

Aujourd'hui, la logistique urbaine reste encore trop peu concertée pour être réellement optimale. Et demain ?

FAIRE FACE

à la complexification croissante de la logistique urbaine

DIALOGUER

avec les acteurs publics

RESTER INFORMÉ

pour anticiper les changements à venir

ÊTRE ACTEUR

avec les collectivités pour des solutions adaptées à tous

INFLUENCER

les décisions sur son territoire

OPTIMISER/FLUIDIFIER

l'efficacité de la logistique urbaine

Une démarche partenariale : la Charte d'engagement volontaire

Se lancer dans la démarche de la Charte d'engagement volontaire, c'est contribuer à la feuille de route en matière de politique de la logistique urbaine et participer à la mise en place de solutions logistiques optimisées ou alternatives élaborées de concert avec les acteurs publics.

Créée à l'initiative de l'ADEME, du Cerema et du ministère de la Transition écologique, la méthodologie vise à travailler sur des leviers d'amélioration propres aux besoins de chaque territoire. Elle est déployée avec le soutien actif :

- du Cerema, pour les acteurs publics,
- de Logistic-Low-Carbon, pour les acteurs économiques.



**Financé par les certificats d'économies d'énergie (CEE),
le programme InTerLUD vous accompagne dans la promotion
et la mise en œuvre de Chartes d'engagement volontaire !**

ENVIE DE VOUS IMPLIQUER ?

Un soutien dédié à travers
Logistic-Low-Carbon pour :

- **Échanger sur votre territoire**, les difficultés rencontrées, vos besoins : séminaires, ateliers thématiques, rencontres organisées localement...
- **Développer des outils et des services** utiles à votre activité : applications mobiles (par exemple une cartographie des arrêtés de circulation), guides et supports de formation des équipes selon les besoins exprimés...
- **Vous épauler** tout au long du processus d'élaboration d'une charte de logistique urbaine durable.

L'OBJECTIF : co-élaborer des chartes de logistique urbaine durable et contractualiser des engagements communs adaptés à votre territoire.



Divers leviers d'action possibles



FONCIER RÉSERVÉ



ZONES DE CIRCULATION



RÉGLEMENTATION CONCERTÉE



MULTIMODALITÉ



AIRES DE LIVRAISON



NOUVELLE FLOTTE PROPRE ...

Des ressources et outils à votre service

SUR WWW.INTERLUD.GREEN

Retrouvez dès à présent divers supports et informations pour découvrir plus amplement le programme InTerLUD et être au fait des dernières actualités :

- détail du programme
- chartes en cours ou déjà signées sur votre territoire
- retours d'expériences
- évènements à venir sur votre territoire
- actualité de la logistique
- newsletter

SUITE À NOS RENCONTRES

InTerLUD, ce sont aussi des ressources adaptées à votre territoire et pensées selon vos besoins précis exprimés lors de nos rencontres :

- des outils numériques pour vous assister dans votre quotidien
- des contenus pour aider vos salariés à mieux appréhender les spécificités urbaines



Le programme InTerLUD (Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable) est porté par l'Agence de la Transition écologique (ADEME), le Cerema, la CGI, Logistic-Low-Carbon et ROZO.

VOS CONTACTS



Abraham Lamah

a.lamah@logistic-low-carbon.fr
06.65.03.77.65

Sébastien Desroques

s.desroques@logistic-low-carbon.fr
06.60.15.47.32

Emma Péricard

e.pericard@logistic-low-carbon.fr
06.62.58.60.65

Kimberly Rebet

k.rebet@logistic-low-carbon.fr
06.67.45.18.99

Kim Joyeux

k.joyeux@logistic-low-carbon.fr
06.59.90.56.44

Raphaël Lhernault

r.lhernault@logistic-low-carbon.fr
06.59.94.12.13

Auvergne-Rhône-Alpes

Sébastien Desroques
Kim Joyeux
Abraham Lamah

Bourgogne-Franche-Comté

Sébastien Desroques
Abraham Lamah

Bretagne

Raphaël Lhernault

Centre-Val de Loire

Kimberly Rebet

Corse

Kim Joyeux

Grand-Est

Abraham Lamah
Raphaël Lhernault

DROM

contact-drom@logistic-low-carbon.eu
06.62.51.52.12

Hauts-de-France

Emma Péricard

Île-de-France

Raphaël Lhernault
Emma Péricard

Normandie

Emma Péricard

Nouvelle-Aquitaine

Kimberly Rebet
Kim Joyeux

Occitanie

Kim Joyeux

Pays de la Loire

Kimberly Rebet

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Sébastien Desroques
Kim Joyeux

ET AUSSI, AU NIVEAU NATIONAL

Jean-André Lasserre

Direction de programme
ja.lasserre@logistic-low-carbon.fr
06.62.46.90.65

Stéphanie Desmond

Mission formation
s.desmond@logistic-low-carbon.fr
06.64.36.54.85

Jean-Philippe Elie

Mission numérique au service des entreprises
jp.elie@logistic-low-carbon.fr
06.66.45.58.95

Ce document est édité par les co-porteurs et partenaires du programme InterLUD

Coordination technique : ROZO - 46-52 rue Albert 75013 Paris - France

Rédaction : Trait Singulier & Logistic-Low-Carbon

Création graphique : Trait Singulier

Crédits photos : © Istock © Roben Pics, Jacques DAVID

Sources chiffres : Ademe 2015 • DGITM 2018 • Fevad, chiffres-clés 2020 • Guide La Logistique Urbaine, Cerema, 2015

Impression : Chiffolleau, Imprimerie certifiée ISO 14001

InTerLUD, programme porté par :

