

Interview

témoignage



Victor DOLCEMASCOLO
ING 1992

Chargé de mission Fret et Logistique, Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)

Aménagement & Territoires : Bonjour Victor, peux-tu te présenter succinctement ?

Victor Dolcemascolo : Bonjour, je suis ingénieur ITPE depuis 1992. Après avoir effectué divers stages dans le secteur privé, j'ai décidé de rejoindre le ministère des Transports, motivé par ma vocation pour le service public. Ce ministère offre de nombreuses perspectives de carrière dans des domaines variés tels que l'opérationnel, la recherche, la réglementation, la formation, voire les ressources humaines. C'est cette diversité de missions disponibles pour les ingénieurs TPE qui m'a attiré.

A&T : Quel est ton parcours professionnel ?

VD : J'ai passé un concours en 1992 pour accéder sur titre au corps des

ingénieurs des TPE. J'ai été amené à réaliser des contrôles de chaussée, à faire de la recherche dans le domaine du pesage en marche, à superviser des projets innovants, notamment l'installation de capteurs non filaires pour mesurer le trafic et la conception de véhicules de patrouille dotés de caméras embarquées. J'ai installé sur l'A86 des balises de mesures de trafic non filaires, ce qui était une innovation en 2007. Ces balises, qui sont des alternatives aux boucles électromagnétiques, ont ensuite été connectées au système d'information SIRIUS. Le Système d'information pour un réseau intelligible aux usagers (SIRIUS) est un système de gestion de la circulation routière en Île-de-France géré par la Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France. J'ai aussi mis au point un nouveau véhicule de patrouille com-

prenant des innovations en termes de caméra embarquée disposant d'un bras articulé télécommandé à distance.

J'ai ensuite intégré l'administration centrale où je me suis occupé d'un réseau d'une vingtaine de systèmes de pesage en marche qui donnait une image du trafic routier en France mais aussi des niveaux de surcharges des poids lourds. Je me suis aussi occupé de réglementation, notamment dans le domaine du chronotachygraphe. Après avoir passé 7 ans sur ce poste, j'ai ensuite intégré la Sous-direction de la multimodalité, de l'innovation, du numérique et des territoires (SDMINT) appartenant à la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM). Je suis actuellement chargé de mission Fret et Logistique au sein du pôle numérique de la SDMINT.

A&T : Quels sont les grands enjeux de ton domaine ?

VD : La digitalisation en logistique est un enjeu pour le secteur et un extraordinaire outil pour la transition écologique du secteur.

A la SDMINT, nous croyons beaucoup à l'innovation par la donnée.

Par exemple, dans le domaine du transport de marchandises, on pourrait mutualiser des transports et éviter de nombreux retours à vide, grâce au partage de données qui permet ainsi d'adapter l'offre vis-à-vis des demandes de transport si possible de manière multimodale.

A&T : Quelles sont tes missions actuelles et les compétences nécessaires ?

VD : Dans le cadre de mon poste, je m'intéresse à l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) pour la logistique ainsi que la création de valeur induite par l'utilisation de ces nouvelles technologies (blockchain, internet des objets, internet physique, ...).

J'enseigne les NTIC dans une licence professionnelle intitulée 'Management des processus logistiques' de l'Université Paris Est Créteil. J'enseigne aussi en master 2 'Manager Logistique et Achats Industrie' de l'Ecole Supérieure de logistique industrielle (ESLI).

Je suis aussi responsable de la mise en œuvre de la réglementation dite « eFTI » au niveau national, qui a pour objectif d'encourager le passage au numérique du transport de marchandises et de la logistique afin d'améliorer la performance du système de transport en réduisant les coûts administratifs et en améliorant les contrôles par les États membres des documents de transport. Actuellement, la quasi-totalité (90%) des documents de transport de mar-



chandises relatifs à la circulation transfrontalière en Europe sont au format papier. Il définit un cadre pour garantir la disponibilité, l'intégrité, la confidentialité et la sécurité des données gérées par les entreprises et les autorités compétentes des États membres sur les informations réglementaires relatives à la circulation des marchandises dans l'UE :

- Il permet aux opérateurs économiques concernés d'enregistrer les informations sur le fret, sous forme numérique, sur une plateforme certifiée, accessible via des points d'accès nationaux (« PAN eFTI ») interconnectés à l'échelle européenne
- Il oblige les autorités des États membres à accepter, à partir de juillet 2027, les informations réglementaires sur les marchandises transportées lorsqu'elles sont mises à disposition sous forme numérique par les opérateurs économiques concernés.

Cette mise en œuvre nécessite de travailler avec les autres États membres afin de se mettre d'accord sur les don-

nées à échanger, les moyens de les communiquer entre États membres et ceci de manière sécurisée. C'est pour cette raison qu'en 2022, la Commission européenne a lancé un 2ème appel à projets dans le cadre du volet transport du Mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE-T ou « Connecting Europe Facility (CEF) for Transport » en anglais) pour la période 2021-2027 visant à soutenir, par des co-financements européens, la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). L'une des priorités de cet appel à projets est de soutenir les projets relatifs à la mobilité intelligente et connectée, notamment la mise en œuvre technique du règlement (UE) 2020/1056 dit « règlement eFTI » (Electronic Freight Transport Information). En réponse, un consortium regroupant plusieurs pays européens s'est formé pour soumettre une candidature à cet appel à projets, dans le but de définir et développer les premières plateformes européennes eFTI dans chaque pays. Ce consortium a été intitulé « eFTI4EU », comme le projet qu'il a soumis.

Les objectifs du projet eFTI4EU sont les suivants :

- Mettre en place des actions facilitant le développement et la mise en œuvre de plates-formes informatiques conformes au règlement eFTI ;
- Préparer la transition vers le tout numérique dans le transport de marchandises et la logistique ;
- Dématérialiser les documents nécessaires au transport de marchandises, avec l'objectif de reconnaître la lettre de voiture électronique au format eFTI d'ici mars 2027 par tous les États membres (obligatoire d'ici mars 2027) ;
- Assurer une interopérabilité européenne étendue à tous les modes de transport.

A&T : Quelles sont, selon toi, les compétences clés pour mener à bien ce projet numérique eFTI ?

VD : Concernant les compétences nécessaires, j'indiquerai que l'anglais est indispensable dans le poste que j'occupe notamment pour participer au projet européen eFTI4EU. Ensuite, il faut faire preuve d'ouverture d'esprit et avoir un esprit curieux. Il faut être capable de discuter avec un chef de projet informatique comme avec un agent réalisant des contrôles du transport de marchandises.

Mon poste nécessite de manager des équipes externes au ministère (par exemple des prestataires informatiques) comme des équipes qui ne sont pas positionnées au sein de mon service mais qui font partie du ministère (qui travaillent dans les systèmes d'information).

L'aspect communication est très important : en interne, il faut savoir rendre compte de l'avancement des travaux à sa hiérarchie (chef de pôle, direction générale ...) afin de pouvoir capter les budgets nécessaires. Il faut donc être capable de convaincre sur les actions réalisées et la création de valeur qui en découlent pour l'État mais aussi pour les opérateurs économiques.

En externe, il est important de communiquer sur son travail tant dans des revues que dans des salons ou conférences.

A&T : Peux-tu préciser en quoi le numérique peut être un levier pour les objectifs de planification écologique ?

VD : Le numérique peut jouer un rôle essentiel dans la réalisation des objectifs de planification écologique, particulièrement dans le domaine de la logistique, à travers plusieurs leviers clés :

1. Optimisation des flux logistiques :

Le numérique permet d'optimiser le transport des marchandises en temps

réel, en réduisant les distances parcourues, le nombre de trajets à vide et les temps d'attente. Grâce à des technologies comme les systèmes de gestion de transport (TMS : Transport Management System), les algorithmes d'optimisation peuvent ajuster les trajets et les méthodes de livraison pour minimiser la consommation de carburant et réduire les émissions de CO₂.

Par exemple, les plateformes numériques de gestion des flottes logistiques (comme celles utilisant le GPS et l'IA) permettent de planifier les itinéraires les plus courts et les plus efficaces, réduisant ainsi la consommation d'énergie.

2. Encouragement de l'économie de partage :

La numérisation permet de développer des plateformes de mutualisation logistique, où plusieurs entreprises partagent des ressources telles que les entrepôts, les véhicules ou les espaces de stockage. Cela réduit la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Par exemple, des plateformes de collaboration existent sur le marché qui permettent aux entreprises de mutualiser des trajets et des véhicules pour diminuer le nombre de camions sur la route. Cela nécessite néanmoins de partager les données, ce qui implique de la confiance entre les acteurs

3. Réduction des stocks et du gaspillage :

Les technologies numériques, en particulier l'analyse des données et l'apprentissage automatique, permettent une gestion des stocks plus détaillée. Les entreprises peuvent prévoir plus précisément la demande et éviter la surproduction et le gaspillage.

Par exemple, les logiciels de gestion d'entrepôt (WMS) et la prévision de la

Composition du consortium

eFTI4EU CEF
PARTNERS
2023-2026

PARTNER
COOPERATION



10 partenaires – couple autorités/entreprises :

- Allemagne
- Autriche
- Belgique
- Estonie
- Finlande
- France
- Italie
- Luxembourg
- Lituanie
- Portugal

4 observateurs :

- Irlande
- Pays Bas
- Espagne
- INE (Inland Navigation Europe)





demande peuvent réduire les stocks excédentaires et mieux faire correspondre l'offre à la demande réelle.

4. Électrification et automatisation de la logistique :

Les technologies numériques soutiennent la transition vers des véhicules autonomes plus propres. L'utilisation de l'Internet des objets (IoT) et des véhicules autonomes dans l'entreposage et le transport peut contribuer à l'électrification et à l'automatisation des opérations, réduisant ainsi potentiellement les émissions de carbone associées au transport et à la logistique.

Par exemple, les drones et les voitures autonomes peuvent permettre les livraisons du dernier kilomètre, limiter l'utilisation de véhicules à moteur à combustion interne et réduire les embouteillages.

5. Amélioration de la logistique urbaine (logistique du dernier kilomètre) :

Grâce à la digitalisation, nous pouvons repenser la livraison, notamment sur le dernier kilomètre énergivore.

Les solutions intelligentes permettent de regrouper les livraisons, de mieux planifier les horaires et de promouvoir des options de transport plus durables telles que les vélos cargo et les véhicules électriques.

Par exemple, l'application de modèles prédictifs et la consolidation des livraisons via des pôles urbains peuvent contribuer à réduire les embouteillages et les émissions.

6. Traçabilité et transparence :

Grâce aux technologies blockchain et de traçabilité numérique, il est possible de tracer avec précision l'empreinte carbone des produits tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Cela incite les entreprises à améliorer leurs pratiques et à mieux informer les consommateurs sur l'impact environnemental de leurs achats.

Par exemple, la solution de traçabilité permet de suivre les émissions de CO₂ à chaque étape de la logistique, du producteur au consommateur, favorisant ainsi des pratiques plus durables.

7. Maintenance prédictive et gestion des infrastructures :

L'Internet des objets et les systèmes de maintenance prédictive, soutenus par le traitement des données en temps réel, peuvent améliorer la gestion des infrastructures logistiques (entrepôts, camions, etc.) et réduire la consommation d'énergie et les ressources nécessaires à leur entretien.

Par exemple, les capteurs intelligents installés sur les véhicules logistiques peuvent détecter de manière proactive les pannes, optimiser les réparations et réduire les coûts énergétiques associés aux interruptions imprévues.

8. Court-circuitage et aide à la relocalisation :

Les technologies numériques permettent de créer des réseaux de distribution plus courts et localisés, réduisant le recours aux transports longue distance et favorisant la consommation de produits locaux, réduisant ainsi les émissions de carbone.

Par exemple, la plateforme en ligne, qui relie les producteurs et les consommateurs locaux, peut raccourcir les distances parcourues par les marchandises et contribuer à une logistique plus durable.

A&T : Pour résumer, quels sont les avantages du numérique de ton point de vue ?

VD : En résumé, on peut affirmer que les technologies numériques sont un outil puissant dans la transition verte du secteur de la logistique en optimisant les flux de marchandises, en réduisant la consommation d'énergie, en favorisant les transports propres et en favorisant la transparence.

A&T : Victor, merci pour ton témoignage.