



Séminaire du 3 avril 2012
« Pour un renouveau de la logistique urbaine »

Ouverture de Pierre-François MOURIER
Directeur général adjoint
Centre d'analyse stratégique

Seul le prononcé fait foi

Pourquoi organiser aujourd'hui au Centre d'analyse stratégique un séminaire sur la logistique urbaine, plus communément appelée livraison des marchandises en ville ?

Quatre raisons nous ont pourtant conduits à le faire et à rédiger la note d'analyse que vous trouverez dans votre dossier :

- 1) Si ce thème a fait l'objet de nombreuses réflexions depuis quarante ans, force est de constater que **les pistes de solutions explorées ne sont que très partiellement mises en œuvre**, en raison probablement de leur coût, ce qui doit conduire l'ensemble des acteurs concernés à trouver de nouvelles solutions pour un transport durable des marchandises en ville ;
- 2) Deuxième raison : **la nécessité de lutter contre le changement climatique, couplée à la montée des prix des hydrocarbures**, nous oblige à nous interroger sur les moyens à notre disposition pour diminuer notre consommation de pétrole et de gazole ;

- 3) **Troisième raison : les technologies de même que l'organisation urbaine évoluent** : les progrès des technologies de l'information nous permettent de penser autrement le transport ; des véhicules de livraison entièrement électriques sont désormais à notre disposition, avec une autonomie il est vrai limitée, mais suffisante à l'échelle de la ville. Dans le même temps, le développement du e-commerce ou le retour des magasins de centre-ville modifient l'organisation de la ville ;
- 4) Enfin, je le rappelle, **la loi Grenelle deux permet désormais à chaque ville de mettre en place un péage urbain permettant de favoriser les véhicules propres.**

I – Une définition et quelques chiffres

Je souhaiterais commencer par une définition et par quelques chiffres : **la logistique urbaine se définit comme l'art d'acheminer dans les meilleures conditions – environnementales, sociales et économiques – les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville.**

Ces flux sont énormes, puisque par exemple ce matin, le petit déjeuner que vous avez pris – dans un café ou chez vous –, le journal que vous avez lu dans le métro, l'objet que vous avez commandé sur Internet... ont un point commun : ils nécessitent des opérations de transport de marchandises dans les zones urbaines.

Les chiffres sont les suivants :

- la part du trafic dédié aux déplacements de marchandises en ville se situe entre 9 % à 15 % ;
- **30 % : c'est le taux moyen d'occupation de la voirie par le fret urbain ;**
- 20 % : c'est le poids dans certains cas, du « dernier kilomètre logistique » dans le prix du transport. Or, ce « dernier kilomètre » est encore franchi, la plupart du temps, en transport routier ;
- enfin, **le transport de marchandises à usage privé ou professionnel représente près du tiers des émissions de CO₂ émis en zone urbaine et la moitié des particules contenues dans l'air.**

II – Quel est le constat aujourd’hui ?

Les premiers travaux sur le transport urbain de marchandises datent des années 1970. Les objectifs poursuivis à l’époque consistaient à améliorer l’efficacité économique de la filière et à réduire les nuisances environnementales.

Que de chemin parcouru depuis lors : en quarante ans, les transports urbains ont connu un véritable renouveau, les tramways effacés du paysage urbain au lendemain de la seconde guerre mondiale devant la montée en puissance du véhicule automobile, sont revenus au centre de nos villes, plusieurs lois ont instauré des générations successives de plans de déplacements urbains, la fréquentation des TER a connu une augmentation considérable ...

Mais, dans le même temps, force est de constater que, dans le domaine de la livraison des marchandises en ville, les pistes de solutions explorées ne sont que très partiellement mises en œuvre et que chaque collectivité doit chercher à réinventer de nouvelles solutions, parfois déjà expérimentées ailleurs.

III– Quelques exemples

En la matière, il faut savoir innover en sachant s’appuyer sur les expérimentations déjà lancées. Avant de formuler des propositions, il nous est donc paru nécessaire de regarder les améliorations en cours.

Les exemples abondent. Permettez-moi d’en rappeler quelques uns qui me paraissent particulièrement intéressants :

1) **L’expérimentation menée par Monoprix en région parisienne**, qui agit sur l’ensemble de la chaîne de distribution. La particularité de ces transports se caractérise en trois points :

- **l’arrivée des trains au cœur de la ville, à la halle Gabriel Lamé de Paris Bercy**, grâce à l’installation d’une plate-forme de « cross-docking¹ » qui permet d’éviter le stockage ;

(1) Mode d’organisation des flux logistiques permettant de faire transiter sur une plate-forme, des flux d’approvisionnement avec des flux de livraison terminale, sans opération de stockage.

- **la livraison de la plate-forme effectuée par une filiale de SNCF (VFLI), en trains depuis les entrepôts de Combs-la-Ville et Lieusaint (Seine-et-Marne), soit une distance de 40 kilomètres effectuée en 40 minutes ;**
- **la livraison des magasins par Geodis BM et GT Location avec 26 camions roulant au gaz naturel pour véhicules (GNV).**

Bien que ce service, lancé en novembre 2007, concerne uniquement certains produits (boissons sans alcool, textile, beauté, loisirs et produits pour la maison), cela représente tout de même en 2011, 120 000 tonnes de marchandises par an, ce qui correspond à 30 % du volume total transporté par le groupe vers la capitale.

Selon l'ADEME, **cette nouvelle organisation a permis, en 2009, de réduire de 50 % les émissions de polluants par rapport à la situation antérieure, soit 337 tonnes de CO₂ par an, en diminuant notamment de 700 000 km/an les distances parcourues par les camions de livraison.**

2) De manière comparable, et à l'instar des brasseurs à Utrecht, **Franprix va livrer par voie fluviale, à partir de septembre 2012, 80 magasins parisiens en produits alimentaires.** Chaque jour, 26 conteneurs seront acheminés sur la Seine par barge sur une vingtaine de kilomètres, depuis le port de Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne) jusqu'au port de la Bourdonnais, situé au cœur de Paris près de la Tour Eiffel. Les marchandises seront ensuite livrées par camions dans les différents magasins. Ce mode de livraison est une première en distribution alimentaire.

Franprix estime que ce système permettra à terme une réduction de 450 000 kilomètres parcourus chaque année par route.

3) Citons également l'exemple de Zurich faisant circuler depuis 2004, sur les voies du tramway, un tram-cargo destiné au ramassage des déchets et des encombrants de la ville. Des wagons équipés de conteneurs sont mis à disposition des zurichois, selon un calendrier publié par l'opérateur de transports publics. Chacune des stations est desservie une fois par mois pendant quatre heures.

Un deuxième tram-fret, le E-Tram, a été mis en place en 2007 et est destiné à la collecte des déchets électroniques et électriques. Avec cette mise en service, la quantité de déchets transportés s'élève à environ 740 tonnes par an.

4) J'évoquerais enfin la démarche initiée par le Royaume-Uni, les « *Freight Quality Partnerships* » (FQPs) ayant pour objectif de développer une compréhension commune du transport de marchandises parmi ses membres. C'est le rapprochement de structures publiques et privées qui a permis de trouver des solutions constructives réconciliant les besoins de livraison des biens et des services tout en respectant des exigences environnementales et de sécurité.

A l'origine, suite au constat de l'absence de prise en considération du fret dans les documents de planification et d'urbanisme, le South London FQP, responsable de la qualité de l'air du sud de Londres, et des collectivités locales ont décidé de concentrer leurs efforts pour une amélioration du transport de marchandises en ville.

Les premières actions ont débuté en 2006 et se poursuivent encore aujourd'hui. En partenariat avec les représentants des entreprises et certaines collectivités locales, un « code des bonnes pratiques » pour livrer dans Londres a été publié et est mis à jour tous les 2 ans en moyenne. Dans ce même cadre, l'association des transporteurs britanniques (*Freight Transport Association*) a également publié en 2006 un guide détaillé pour faciliter les livraisons nocturnes.

Ce deuxième guide a donné lieu à une expérimentation de livraisons nocturnes avec un magasin du distributeur Sainsbury's et s'est révélée positive sur plusieurs plans :

- un temps de trajet des camions réduit de 60 minutes par tournée ;
- une économie de 2 h par jour du temps de travail des livreurs, d'où un gain de 16 000 livres par an, soit 19 000 euros ;
- une réduction des émissions de CO₂ équivalente à 2 tonnes sur une année ;
- un temps moyen de livraison par magasin ramené à 78,6 minutes contre 115,8 minutes précédemment.

Ainsi, grâce à des actions partenariales publiques/privées, la livraison nocturne de marchandises en ville s'est ensuite développée avec d'autres sociétés et sur l'ensemble du Royaume-Uni.

IV – Propositions

A partir de ces différentes pistes de solution, la note d'analyse propose trois recommandations.

- 1) **Créer une concertation entre tous les acteurs concernés par le transport durable des marchandises en ville, dégager des pistes d'action s'appuyant sur les expériences en France et à l'étranger et renforcer les méthodes d'analyse. Ces actions se concrétiseront par un guide national sur la logistique urbaine, à destination des élus locaux, des services techniques des collectivités, mais également des entreprises.**

Notre sentiment est le suivant : nous avons l'impression que les bonnes expériences ne se diffusent que très lentement et que chaque collectivité est obligée de réinventer l'ensemble du système.

De là notre idée d'un meilleur dialogue entre tous les acteurs concernés, collectivités publiques et entreprises. Pour ce faire, une instance de suivi et de réflexion sur la logistique urbaine pourrait être créée au niveau de l'État (CERTU). Cette instance permettrait d'échanger sur les besoins, les expériences et ferait ainsi progresser les réflexions sur ce sujet.

Cette concertation pourrait être étendue au niveau européen, afin de bénéficier des expériences menées dans d'autres villes européennes.

Ainsi, sous la forme d'une « boîte à outils », un guide national sur le sujet pourrait être réalisé par les services de l'État, à destination des élus locaux, des services techniques des collectivités, mais également des entreprises. Ce guide constituerait un mode d'emploi permettant d'intégrer la logistique urbaine dans les documents d'urbanisme et de planification, et donnerait des méthodes pour faciliter le travail de coopération avec les entreprises.

Autre exemple d'un renforcement nécessaire de la concertation : les différentes villes d'une même communauté d'agglomération n'adoptent pas forcément les mêmes règles en matière de livraisons de marchandises, pour ce qui est des tonnages autorisés, des horaires possibles de livraison... Une mise en cohérence de l'ensemble de ces dispositions serait certainement souhaitable.

2) Donner toutes les compétences nécessaires aux autorités organisatrices de transport urbain pour coordonner les actions liées au transport de marchandises et permettre aux entreprises de transport de voyageurs d'assurer également le transport de marchandises

Nous proposons d'exploiter toutes les synergies possibles entre transports de voyageurs et de marchandises : les lois mettant en place les plans de déplacements urbains ont d'ores et déjà prévu que les rédacteurs des PDU, les autorités organisatrices de transports urbains, traitent de l'ensemble des transports dans la ville et intègrent donc dans les PDU un volet livraison des marchandises en ville.

Les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU), qui ont donc déjà la responsabilité de l'élaboration des PDU, pourraient coordonner également les actions liées au transport de marchandises. Elles traiteraient ainsi l'ensemble des mobilités, afin de mieux les articuler entre elles. La mutualisation des systèmes de transport de voyageurs et marchandises présenterait l'avantage d'optimiser les chaînes sectorielles urbaines.

Faire remonter au niveau de la communauté d'agglomération les décisions relatives aux tonnages autorisés et aux horaires possibles de livraison n'est pas nécessairement difficile et simplifierait le travail des entreprises de livraison.

De plus en plus de prestataires de transport souhaitent réimplanter leurs entrepôts et plates-formes au plus près du cœur de l'agglomération. Cette idée est souvent rendue difficile par les prix du foncier.

A ce titre, il serait souhaitable que les collectivités territoriales puissent s'engager dans une démarche active de restauration du foncier logistique, en préservant certaines emprises foncières pouvant servir aux activités logistiques.

Nous plaidons pour la mise en place pour des entrepôts logistiques d'un droit de préemption urbain. Une collectivité locale pourrait acquérir un bien par priorité à toute autre personne, lorsque le propriétaire manifeste sa volonté de le vendre. D'ores et déjà, une commune ou un établissement public de coopération intercommunale peut instaurer sur son territoire un droit de préemption urbain (DPU) lorsque la commune est dotée d'un PLU (Plan local d'urbanisme ou d'un POS (Plan d'occupation des sols).

Ce droit de préemption pourrait être également mis en œuvre pour des opérations immobilières (bâtiments ou terrains) à des fins logistiques. Cette mesure nécessiterait d'inclure les espaces logistiques dans les aménagements visés à l'article L 300-1 du code de l'urbanisme.

3) Lancer un appel à manifestations d'intérêt portant sur des pratiques innovantes dans la livraison de marchandises en ville et s'appuyant notamment sur le transport par voies ferrée ou fluviale, sur la mutualisation des plates-formes logistiques ou sur la combinaison de solutions mixtes voyageurs et marchandises.

A travers leurs appels à manifestation d'intérêt, les dépenses d'avenir ont encouragé l'innovation dans un grand nombre de domaines. De la même façon, un AMI dans le domaine de la livraison des marchandises en ville ne pourrait qu'encourager l'innovation dans le domaine de la logistique urbaine.

L'AMI pourrait ainsi favoriser notamment :

- ▶ l'acheminement des marchandises par voies ferrée ou fluviale et/ou par mode routier à très faibles émissions;
- ▶ la mutualisation des plates-formes logistiques;

- ▶ la combinaison, au sein des agglomérations, de solutions mixtes voyageurs et marchandises qui permettraient notamment d'utiliser des véhicules et des infrastructures actuellement dédiés au transport de voyageurs (tramway, métro, bus...);
- ▶ le rapprochement des structures publiques et privées;
- ▶ la réalisation d'enquêtes nationales, donnant une meilleure connaissance des flux de marchandises en ville ;
- ▶ l'innovation et la recherche, afin de développer des systèmes inédits, notamment en matière d'utilisation des aires de livraison.



En résumé, ces propositions offrent de nombreuses possibilités pour le développement de la logistique urbaine et sa bonne insertion au cœur des villes, moyennant une dépense publique modeste.

Pour ce faire, l'innovation et la recherche ont un rôle important à jouer et les modes de transport existants, voyageurs et fret, doivent devenir complémentaires, afin d'établir une mixité fonctionnelle.

La logistique urbaine est essentielle pour la compétitivité des espaces urbains et pour l'émergence d'une ville durable.

Ce séminaire va nous permettre, à partir de ces propositions, de l'apport des différents intervenants et du débat avec vous, d'approfondir le sujet.

Une synthèse de cette matinée vous sera communiquée et sera rendue publique sur le site Internet du Centre d'analyse stratégique.

Notre séance sera divisée en deux parties :

- 1) L'état de la recherche et de la connaissance avec notamment les évolutions remarquées, les orientations attendues, la situation en France par rapport à ses pays voisins.

Pour cette première table ronde, nous accueillons Jean-Louis ROUTHIER du Laboratoire d'économie des transports, Loïc DELAITRE de l'école des Mines de Paris, Fabien SERAIDARIAN,

du cabinet Mazars mais aussi du Pôle de recherche en économie et gestion de l'École polytechnique et Pétronille RÈME-HARNAY, de l'IFSTTAR.

2) Ensuite, la deuxième table ronde traitera des défis à relever pour les années à venir et essayera d'élaborer des pistes de solutions, avec des exemples concrets d'innovations ou de réflexions sur la logistique urbaine.

Pour ce faire, Michel DUBROMEL de France nature environnement, Olivier MAUREL du pôle de compétitivité Nov@Log, Danièle PATIER, du Laboratoire d'économie des transports et Philippe LACHAIZE de PwC Consulting vous feront part de leur expérience.

Et enfin, Jean-Paul OURLIAC, du Conseil général de l'environnement et du développement durable, aura l'importante tâche de conclure ce séminaire.

Merci aux intervenants, à l'ensemble des participants de ce matin, aux représentants de la DGITM, direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, qui nous ont apporté leur contribution et à Christine Raynard qui a organisé ce séminaire.

Je laisse maintenant la parole à Isabelle DUSSUTOUR, d'ITS Bretagne qui va animer cette matinée et que je remercie par avance.

• **Contact Presse**

Centre d'analyse stratégique

Jean-Michel Roullé

Responsable de la communication

Tél. : +33 (0) 1 42 75 61 37

jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr