

# #17 Développer une logistique urbaine du transport des marchandises adaptée aux caractéristiques de la commune.

Cette fiche technique a été rédigée par Alternatiba et le RAC  
Voir également les mesures 9, 11, 13, 14, 15, 16 et 23.

## Contexte et enjeux

La logistique urbaine est un levier important sur lesquelles les collectivités peuvent agir avec pour double objectif de désencombrer les villes des transports et de limiter les émissions de gaz à effet de serre produites par le transport des marchandises. Ce double avantage nécessite d'organiser et de penser différemment la distribution : comme les points de livraison des colis individuels, la logistique urbaine centralise les marchandises et rationalise sa distribution avec des points relais.

Le développement d'une logistique moderne, écologique et efficiente doit permettre d'acheminer dans les meilleures conditions écologiques et sociales possibles les marchandises qui entrent, sortent et circulent dans le territoire d'une collectivité. Celle-ci peut et doit définir des règles écologiques et organiser l'approvisionnement et la distribution des marchandises de son territoire, en favorisant également une activité de circuits de proximité.

Il s'agit donc de développer une logistique urbaine adaptée aux centres urbains :

- en rationalisant les dispositifs de livraison,
- en encourageant sur les derniers kilomètres le transfert de charge vers les modes de transport les moins polluants,
- en aménageant sur le territoire des circuits courts et des consignes (points de livraison, logistique décarbonée).

## Niveaux

- 1** Interdiction des poids lourds affichant une vignette crit'air supérieur ou égal à 2 d'ici 2025.
- 2** Diminution de la part des poids lourds dans la zone urbaine de 75% en 2025.
- 3** Interdiction des poids lourds dans la zone urbaine en 2025.

## En pratique

Sensibiliser les acteurs locaux à l'enjeu de la logistique urbaine

- Identifier les flux de marchandises et les besoins. Pour cela, réaliser un état des lieux sur la livraison de marchandises sur le territoire et les besoins de stationnement associés ;
- Identifier les circuits-courts de proximité pertinents et favoriser leur déploiement autour des bassins de vie.

Mettre en place des zones logistiques urbaines hors de la ville pour centraliser les biens et instaurer d'autres formes d'optimisation de la logistique urbaine : des centres de distribution urbaine (pour les communes de plus de 50 000 habitants), des points relais (dans des commerces, des entreprises ou des équipements spécialisés), des services mutualisés de livraison (entre acteurs économiques, établissements publics et particuliers).

- Optimiser les schémas logistiques urbains par rapport à leur impact sur la qualité de l'air ;
- Élaborer une charte locale "logistique urbaine" reprenant les principes du cadre national (<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/france-logistique-2025#e4>), avec plan d'actions sur les GES et les polluants atmosphériques ;

Réglementer la circulation des véhicules de livraison afin d'organiser l'accès au centre-ville (par exemple en imposant des vignette crit'air (<https://www.certificat-air.gouv.fr/>) d'un certain niveau en zone urbaine, c'est à dire dans les secteurs déjà urbanisés ou en cours d'urbanisation (desservis par des équipements suffisants pour autoriser les constructions à venir)).

- Proposer des solutions alternatives au transport routier de marchandises ;
- Orienter les projets d'équipements en faveur de l'optimisation du transport de marchandises à l'échelle du territoire dans le SCOT par exemple le report modal du routier vers le rail ou le fluvial ;

En milieu rural, encourager la mutualisation des services (épicerie, postes, etc) et travailler avec certains acteurs (comme les agriculteurs-trices) pour recevoir, stocker et assurer les derniers kilomètres de livraison.

Repenser la stratégie de stationnement des véhicules de marchandises :

- Proposer un réseau cohérent et suffisant d'aires de livraison ;
- Réglementer sur la durée et la plage horaire autorisée pour éviter les heures de pointe et limiter les conflits d'usage ;
- Contrôler le bon fonctionnement des aires de livraisons.

Des bonnes pratiques : plusieurs étapes pour mettre en œuvre une politique de logistique urbaine : (cf Ademe : <https://www.territoires-climat.ademe.fr/ressource/565-207>)

- Engager une concertation avec les acteurs locaux pour identifier les flux de marchandises et les besoins (identifier et mettre en relation les différents acteurs, réaliser un état des lieux sur la livraison de marchandises sur le territoire et les besoins de stationnement associés, identifier les possibilités de rationalisation des transports de marchandise) ;
- Sensibiliser les acteurs du territoires à la question : connaître et sensibiliser les entreprises aux enjeux du « dernier kilomètre » dans la distribution de marchandises et de l'impact sur la qualité de l'air des véhicules utilitaires et des poids lourds anciens ;
- Identifier un-e interlocuteur-trice au sein de la collectivité pour traiter du sujet ;
- Intégrer des orientations en faveur de l'optimisation du transport de marchandises à l'échelle du territoire dans les documents de planification (PDU (Plan des Déplacements Urbains), orientation des projets d'équipement dans le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale - à l'échelle intercommunale), réalisation d'un schéma d'optimisation logistique prenant en compte les émissions de CO<sub>2</sub> et la pollution de l'air) ;
- Inciter et soutenir les acteurs du territoire dans un cadre formalisé (élaborer une charte locale, inciter les transporteurs dans une démarche volontaire FRET 21).

## Arguments

Les poids lourds sont responsables de près d'un quart des émissions de GES dans le secteur mobilité :

- 86 % des transports nationaux de marchandises se font par route.
- Les émissions de gaz à effet de serre du secteur de la mobilité sont issues pour 23% des véhicules lourds (poids lourds et bus), soit environ 30 Mt CO<sub>2</sub>. Il est donc nécessaire de faire diminuer drastiquement la quantité de km parcourus par les poids lourds sur les routes.
- Pour s'aligner sur la trajectoire de +1,5°C, il est nécessaire de diviser par 3 le nombre de tonnes.km transportées par la route.

En désengorgeant le réseau urbain, les zones logistiques urbaines diminuent les problèmes de santé liés à la pollution :

- L'exposition à la pollution de l'air, notamment aux particules fines, contribue au développement de maladies chroniques telles que des maladies cardiovasculaires, respiratoires ou neurologiques, et des cancers. Elle favorise également des troubles de la reproduction et du développement de l'enfant. Elle aggrave les symptômes de maladies chez des personnes souffrant de pathologies chroniques. En France, il est estimé que l'exposition aux seules particules fines (PM<sub>2,5</sub>) est à l'origine de 48 000 décès prématurés chaque année.
- La pollution de l'air a également un impact économique : les coûts de santé liés à la pollution atmosphérique représentent chaque année entre 20 et 30 milliards d'euros en France, dont 0,8 à 1,7 milliard d'euros supportés directement par le système de soins.
- Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) : avec 56 % des émissions nationales en 2015, le transport routier est le premier secteur émetteur de NO<sub>x</sub>, les émissions des transports routiers proviennent à 32 % des poids lourds diesel.

Cette meilleure logistique urbaine permet des économies. Les zones logistiques urbaines permettent ainsi une meilleure maîtrise des temps de livraison, une meilleure adaptation du matériel à son utilisation, elles facilitent les synergies entre opérateurs et diminuent les coûts de desserte.

Développer la logistique urbaine entrainera des changements globaux importants : cela rendra nécessaire le fait de chercher de nouvelles alternatives car en limitant ou interdisant la possibilité de livrer à domicile et au plus proche des centres villes, on déclenche un transfert de charge, ce qui fait perdre l'avantage du transport routier par rapport au fret (transport ferré, fluvial ou maritime). C'est pourtant un impensé des collectivités : la gestion des flux de marchandises sur le territoire constitue un enjeu important, dont assez peu de collectivités se sont emparées à l'heure actuelle.

Une meilleure logistique urbaine, c'est aussi moins de conflits d'utilisation dans l'espace urbain.

Cette mesure est acceptable et réalisable car :

- elle peut être mise en place de manière progressive de telle sorte que les acteurs économiques puissent s'adapter et anticiper les évolutions, cette progressivité pouvant être réalisée grâce à un système de paliers.
- il y a de nombreux outils qui seront mis à disposition pour réaliser ces mesures. L'ADEME cherche à accompagner les collectivités locales pour "mettre en place des démarches locales volontaires partenariales de logistique urbaine." Les collectivités peuvent donc contacter l'Ademe pour rejoindre la démarche "engagement volontaire collectivités", qui cible la logistique urbaine durable.

## Idées reçues

### Il suffirait de faire des poids lourds électriques ?

Les poids lourds effectuant des trajets longs et transportant de grosses charges, un passage à l'électrique ne semble envisageable que par la création d'infrastructures spécifiques "autoroutes électriques" irréalisables.

### Est-ce que nous manquons de moyens ?

Développer une meilleure logistique urbaine n'est pas une question de montant mais une question d'allocation des ressources.

En effet, la société dépense des sommes très importantes pour créer des villes adaptées aux voitures et poids lourds, alors que nous devons changer notre mobilité. Chaque année, les pouvoirs publics dépensent 50 milliards d'euros pour construire, gérer et entretenir les places de stationnement, notamment dans les villes. Chaque année, les pouvoirs publics dépensent 101 milliards d'euros pour gérer les effets de la pollution de l'air qui est largement due... aux véhicules circulant dans les villes.

Il faudrait ajouter à ces dépenses celles qui sont faites par les collectivités pour nettoyer et entretenir des rues abîmées par le passage de centaines de milliers de véhicules quotidiennement, et les centaines de milliers d'heures de travail perdues dans les embouteillages urbains.

## Ces communes qui l'ont déjà fait

### La Rochelle (75 736 hab.) : Projet ELCIDIS

Afin de réduire les pollutions et les encombrements dus aux livraisons de marchandises dans le centre-Ville, La Rochelle a initié en 2001 le projet Elcidis, confié en 2006 à Proxiway par DSP. Elcidis est ouvert à la livraison aux entreprises ou à domicile. Une plateforme de 700 m<sup>2</sup> a été construite à proximité du centre-Ville. Les derniers kilomètres de livraison sont assurés par 5 véhicules électriques. Depuis 2001, 383 200 km ont été parcourus, entraînant une économie de 88 t CO<sub>2</sub> et 34 800 l de carburant, la création de 5 emplois durables, une diminution du trafic et du bruit aux abords des commerces, et un gain estimé par les transporteurs à 3h de circulation par camion et par jour.

En savoir plus : Fiche ADEME Poitou Charente et sur l'Observatoire Régional des Transports Poitou-Charente <http://www.ort-poitou-charentes.asso.fr/wp-content/uploads/2015/08/ORT601.pdf>

## Ressources

Optimiser la logistique et la gestion des flux de marchandises sur le territoire

<https://www.territoires-climat.ademe.fr/ressource/565-207>

Logistique urbaine : agir ensemble, FNE et ADEME, septembre 2010 :

<http://www.calameo.com/read/000337510526cbd7e0f6d?authid=VfjmJBTrv7HS>

Rapport B&L Evolution page 16 "transports de marchandises en véhicules lourds"

[http://www.bl-evolution.com/Docs/181208\\_BLevolution\\_Etude-Trajectoire-rapport-special-GIEC-V1.pdf](http://www.bl-evolution.com/Docs/181208_BLevolution_Etude-Trajectoire-rapport-special-GIEC-V1.pdf)

Les espaces logistiques urbains

[https://www.ort-paca.fr/IMG/File/Etudes%20et%20colloques/Environnement%20des%20transports/Espaces\\_logistiques\\_urbains.pdf](https://www.ort-paca.fr/IMG/File/Etudes%20et%20colloques/Environnement%20des%20transports/Espaces_logistiques_urbains.pdf)

Les avis de l'Ademe, Émissions de particules et de NOx par les véhicules routiers, 2018 :

[https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/avis-de-lademe\\_emissions\\_transport\\_routier\\_maj\\_mai2018.pdf](https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/avis-de-lademe_emissions_transport_routier_maj_mai2018.pdf)