

INTERCOMMUNALITÉS
— DE FRANCE —



LOGISTIQUE URBAINE

LA CAPACITÉ À AGIR
DES COLLECTIVITÉS

JANVIER 2022

GUIDE

Sommaire

Édito

Préambule

Comment produire une logistique urbaine plus vertueuse, à faibles émissions, en combinant l'action des pouvoirs publics à celle des opérateurs ?

P. 16 La donnée territoriale : comment objectiver la connaissance des flux de transport de marchandises en ville ?

P. 17 Un programme national à destination des intercommunalités : InTerLUD

P. 18 Les leviers à la disposition des collectivités locales

P. 23 L'action en faveur des infrastructures de recharge

P. 25 La collectivité animatrice d'une démarche concertée

P. 26 Les opérateurs mobilisent leurs propres leviers, la collectivité peut les relayer

P. 27 Des acteurs responsables

P. 28 Des acteurs innovants

P. 29 Conclusion

P. 30 Pour aller plus loin

P. 32 Remerciements



Sébastien Martin,
président
Intercommunalités de France

« AGIR ENSEMBLE POUR UNE LOGISTIQUE URBAINE VERTUEUSE ET PERFORMANTE »

La logistique urbaine est une activité vitale pour l’approvisionnement quotidien de nos villes, des entreprises et des habitants. Tous les types de marchandises y entrent et y circulent, du petit colis aux équipements lourds, des denrées alimentaires aux équipements de santé... Au retour, déchets et recyclats doivent aussi être évacués et en sortir. C’est un mouvement permanent au service de la vie.

Le transport de marchandises en ville, c’est aussi un vecteur d’emplois important et un secteur d’activité composé de multiples acteurs économiques, des logisticiens nationaux aux transporteurs locaux, des donneurs d’ordre aux clients à livrer qui doivent tous intégrer l’évolution de la filière et s’adapter aux enjeux.



Philippe Wahl,
président-directeur général
Groupe La Poste

En zone urbaine dense, les activités de logistique urbaine se déploient dans des espaces marqués par de multiples contraintes : voiries saturées par le trafic automobile, accès restreint aux centres-villes, stationnement difficile, foncier rare et onéreux pour l’implantation de hubs logistiques... Par ailleurs, avec la croissance des flux de véhicules, ces activités accentuent leur empreinte et portent atteinte à la qualité de vie en ville : pollution de l’air - émissions de gaz à effet de serre et de particules -, congestion urbaine, bruit...

La priorité, c’est d’abord l’urgence écologique d’améliorer la qualité de l’air et de préserver la santé publique. La nécessité d’agir ne fait plus débat : la récente loi Climat et Résilience, en imposant la mise en place de zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m) dans toutes les unités urbaines de plus de 150 000 habitants d’ici fin 2024, en pose le cadre sur le territoire national, en relais des politiques européennes de plus en plus responsabilisantes sur le sujet. Au-delà, tous les territoires sont concernés.

Les avis convergent sur la nécessité de produire une logistique du dernier kilomètre plus vertueuse et toujours plus performante. Des leviers existent. Nous avons collectivement les moyens d’agir. C’est tout l’objet de ce guide méthodologique à destination des élus et agents des intercommunalités, que le Groupe La Poste et Intercommunalités de France ont souhaité produire conjointement.

Le Groupe La Poste, entreprise à mission, s’engage résolument à décarboner le transport et la livraison de marchandises en ville. Il s’est fixé pour objectif d’assurer une livraison 100 % propre (à pied ou avec des véhicules zéro ou faible émission) dans 225 villes en Europe dont 22 métropoles françaises, dès 2025. De leur côté, les collectivités ont toute leur place à prendre pour créer les conditions favorables à la transformation du modèle logistique urbain : réglementation, planification urbaine, commande publique, aménagement et urbanisme, sont autant de marges de manœuvre à leur disposition.

Découvrez dans ce guide, les ressources utiles à la mise en place de politiques publiques volontaristes au service de la décarbonation et de la décongestion du transport de marchandises en ville.

Édito

Préambule



LE REGARD DES EXPERTS

La logistique est le système sanguin qui permet le bon fonctionnement des villes



Anne-Marie Idrac,
*présidente
France Logistique*

La logistique, c'est en France 10 % du PIB et 1,8M d'emplois. Au-delà de ces chiffres, il y a peu d'activités aussi présentes dans la vie quotidienne des entreprises et citoyens de tous les territoires.

Les confinements ont montré que l'on peut, malheureusement, empêcher les personnes de se déplacer ; mais sans mobilité des marchandises, la vie s'arrêterait, faute d'approvisionnements des magasins, des écoles, des hôpitaux, des entreprises et artisans, et finalement des citoyens-consommateurs.

Des chaînes logistiques performantes sont aussi nécessaires pour les (re)localisations, l'économie circulaire ou la revitalisation des centres-villes.

La logistique contribue ainsi fortement à la qualité de la vie en ville et aux projets des collectivités. Tous ses acteurs sont engagés dans des logiques de développement durable et de croissance verte.

CONTRAIREMENT À CELLE DES VOYAGEURS, LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES EST HISTORIQUEMENT UN ANGLE MORT DES POLITIQUES PUBLIQUES

Est-ce parce que la palette ou le colis ne votent pas, contrairement aux voyageurs ? Ou parce que les acteurs logistiques sont si efficaces qu'il n'y a pas de soucis ? Ou encore parce que les compétences institutionnelles ne sont pas très claires ?...

Je me réjouis que ces sujets s'inscrivent de plus en plus dans les priorités locales - comme cela est aussi le cas au niveau national : la mise en lumière du rôle essentiel de la logistique pour notre résilience collective - au-delà même de la crise sanitaire - et le développement du commerce multicanal, donc des livraisons urbaines, ont contribué à cette prise de conscience.

Deux évolutions du cadre législatif vont accélérer ce besoin d'implication des collectivités : la généralisation des ZFE et la lutte contre l'artificialisation des sols.

Vous, acteurs de l'intercommunalité, êtes les mieux placés pour faciliter l'optimisation des stocks et des flux aux bonnes échelles, particulièrement pour la logistique urbaine, qui ne se résume pas aux livraisons dites du dernier kilomètre.

Faute de quoi, les inconvénients – les « externalités négatives » – de ces activités (encombrements, pollutions, mauvais partage des espaces...) pourraient pénaliser vos objectifs d'attractivité des territoires, de verdissement et de satisfaction des habitants.

Rassurez-vous, cela demandera un peu de temps aux élus et aux services, mais très peu de moyens financiers d'intervention. Contrairement à la mobilité des voyageurs, celle des marchandises a moins besoin d'argent public que de conditions d'exercice permettant d'organiser encore mieux les opérations, pour une logistique toujours plus efficace et plus verte – ce qui va de pair.



Vos leviers d’actions sont :

- **la prise en charge politique**, autour de 3 axes : le premier est l’organisation de la transversalité des approches ; les questions logistiques relèvent en effet des compétences des élus et des services à la fois en matière de commerce et économie, de voirie et circulation, de foncier et aménagement, et bien sûr d’environnement. Ensuite la structuration du dialogue public-privé avec les acteurs logistiques. Enfin la mise en place d’outils de communication : ces derniers feront de plus en plus appel au partage des données disponibles, d’abord publiques, puis autant que possible privées. À titre d’exemple, d’éventuelles modifications d’organisation logistique (horaires décalés, réduction des fréquences de livraisons, maillage des lieux de stockage...) ne peuvent se faire sans un travail intégré des divers services, un partage avec les transporteurs-logisticiens et avec leurs clients, et des outils de communication fluides.
- **l’aménagement et le foncier** : les flux sont directement générés par la localisation des stocks (entrepôts et lieux de livraison), qui sont soumis à une rude concurrence avec des activités mieux valorisées comme les bureaux ou le logement. Eloigner les stocks conduit à allonger les distances parcourues, ce qui est écologiquement et économiquement peu efficace. Il faudrait au contraire que les Plans Locaux d’Urbanisme intercommunal (PLUi) permettent de rapprocher les stocks logistiques des centres et de les densifier au maximum, pour économiser les mètres carrés, de plus en plus rares et chers.
- **les conditions de circulation et de stationnement** : des horaires de livraison non cohérents entre communes voisines nuisent à l’optimisation des tournées ; des places de livraison trop peu nombreuses ou occupées par des voitures conduisent à de mauvais usages des voiries... Enfin, les ZFE doivent prendre en considération le fait que les offres alter-

natives au diesel commencent à peine à émerger pour les véhicules de plus de 3,5 T, qui sont indispensables pour assurer la massification en amont et livrer les produits lourds et/ou volumineux.

LES ACTEURS PRIVÉS SONT À VOS CÔTÉS POUR CONSTRUIRE DES SOLUTIONS LOGISTIQUES RÉPONDANT AUX AMBITIONS ET CONTRAINTES DES COLLECTIVITÉS

Si le rôle premier des acteurs privés est de satisfaire leurs clients, ils ne demandent qu’à mettre leurs compétences au service des politiques locales. Ils adaptent les solutions aux spécificités des villes : densité de population, localisation des entreprises et commerces, présence d’une voie navigable... Ils sauront vous accompagner pour développer des organisations innovantes, répondant à un niveau ambitieux de qualité de vie, tout en intégrant les réalités techniques et économiques de métiers fortement concurrentiels.

Ce travail commun des acteurs privés et publics doit concerner tant les multiples flux générés par les collectivités elles-mêmes (déchets, chantiers publics, cantines...) que les flux privés très divers. Certaines actions, comme la mise en place de bornes d’avitaillement en carburants alternatifs au diesel, ou d’espaces de stockage partagés peuvent faire l’objet de mutualisations très utiles, orchestrées par les collectivités.

Je vous remercie vivement de votre engagement et du souci de coopération public/privé qui anime votre démarche.

Intégrer les marchandises dans les politiques locales



Danièle Patier,
chercheuse au Laboratoire
Aménagement Économie
Transports, présidente
Observatoire national de la
mobilité et de l'énergie

Le contexte et les enjeux de la logistique urbaine sont désormais mieux identifiés et de nombreuses initiatives sont susceptibles d'être dupliquées et améliorées pour s'adapter à des situations très différentes et évolutives en fonction des innovations technologiques. Cependant, la prise en compte du transport de marchandises en ville à l'échelle des stratégies urbaines reste encore trop embryonnaire. Par exemple, en comparaison avec les flux de passagers, les flux de marchandises sont peu considérés dans l'élaboration des Plan de déplacements urbains (PDU).

Alors que, dès les années 60, les agglomérations ont disposé de dispositifs d'enquêtes et de modélisation relatifs à la mobilité des ménages, il a fallu attendre les années 90 et le Programme National Marchandises en Ville (PNMV) pour bénéficier d'un équivalent adapté aux mouvements de marchandises. Les enquêtes TMV ont permis de combler des lacunes et d'élaborer des outils d'aide à la décision, tel le modèle FRETURB qui permet de réaliser un diagnostic sur la génération des flux et de mesurer les effets qu'ils ont sur la congestion et la pollution. Mais la prise en compte de la mobilité des marchandises souffre d'un retard de 30 ans sur celle des personnes. Et les démarches actuelles (règlementations, chartes...) pour intégrer la logistique urbaine dans la ville, encore trop souvent lacunaires, ne parviennent pas à le combler.

Pourtant, il est possible de construire une logistique urbaine durable en dépassant les obstacles que les collectivités rencontrent dans l'intégration des marchandises dans les politiques locales. Pour y parvenir, **il y a urgence à diffuser la connaissance par une offre de formation et une sensibilisation aux questions logistiques** (connaissance de la formation des flux, de leur gestion, les leviers permettant leur intégration, des outils d'aide à la décision et de simulation). À ce titre, la réalisation de ce guide méthodologique est bienvenue, de même que toutes les initiatives qui permettent de développer l'acculturation des élus et des dirigeants territoriaux aux problématiques posées par le transport et la distribution de marchandises en ville. Elles sont d'autant plus nécessaires que tous les exemples montrent qu'une intégration réussie de la logistique urbaine repose sur un soutien politique important. Ce qui passe par une bonne compréhension des contraintes et des enjeux de la mobilité des marchandises.

Cette sensibilisation ne doit pas se limiter aux élus ou aux personnels communaux en charge de la mobilité et de la voirie. Elle doit concerner aussi toutes celles et ceux qui traitent de l'urbanisme, de l'économie et du commerce, de la valorisation des déchets, de la gestion des espaces publics... en somme, de tous les domaines qui impactent une activité aussi transversale que la logistique.

Car il faut rappeler la nécessité d'intégrer les marchandises dans la concertation des projets urbains. Trop souvent éludé, l'approvisionnement du territoire en marchandises doit être traité dans les projets d'aménagement, dans les plans d'action en faveur des véhicules propres, dans les règles de gestion de l'espace public...

La concertation avec les différents acteurs du transport de marchandises d'une part, et entre différents niveaux administratifs d'autre part, doit être privilégiée pour favoriser une plus grande cohérence dans les calendriers et les mesures prises pour une plus grande efficacité d'action.

Cette concertation doit être menée projet par projet. Elle doit être opérationnelle et se traduire par des mesures concrètes. Celles-ci doivent être programmées et annoncées suffisamment à l'avance pour permettre aux acteurs économiques de s'adapter à ces évolutions.

Une fois décidées, elles doivent être mises en place **en temps et en heure** et **assorties d'un contrôle** pour en assurer le respect et l'efficacité. En amont, cela nécessite d'avoir la capacité de repérer « les bonnes cibles » qui ne se limitent pas aux acteurs locaux comme il a été très souvent observé mais à l'ensemble des opérateurs intervenant dans la ville.

De même, il importe **d'intégrer la logistique dans la planification urbaine en élaborant un schéma directeur de la logistique à l'échelle de l'EPCI.** L'expérience Montpelliéraine montre qu'un Schéma Directeur de la Logistique peut être un outil pertinent s'il bénéficie d'un soutien et d'une gouvernance politiques fortes. Il doit être couplé aux documents de planification urbaine afin de permettre la préservation d'espaces pour la logistique, notamment en encourageant la mixité des bâtiments construits, en investissant les interstices urbains afin de mettre à profit tout espace disponible.

La rédaction des documents d'aménagement et d'urbanisme doit traduire l'intégration de la logistique urbaine dans une vision globale et transversale. Elle peut, par exemple, introduire des ratios de m² pour l'accueil des véhicules et pour le stockage pour les établissements générateurs de flux importants.

En complément, **l'efficacité commande d'harmoniser et de simplifier les réglementations relatives à la circulation et au stationnement des véhicules de livraison à l'échelle intercommunale. C'est un enjeu de lisibilité, de compréhension et de bonne application des règles qui restent trop souvent complexes, peu claires, quelquefois contradictoires et parfois inappliquées.**

L'action publique locale, avec différents leviers, peut être déterminante pour faire évoluer les pratiques des acteurs. Qu'il s'agisse d'aides financières ou de l'octroi de dérogations (sur les horaires de livraisons, l'usage de la voirie...), **des incitations peuvent être mises en place pour orienter les comportements des transporteurs et valoriser les pratiques durables, tout en veillant à l'exemplarité des comportements**



des acteurs publics. Faire peser sur les acteurs économiques des contraintes que la collectivité ne s'applique pas à elle-même est incompréhensible et contre-productif. Les collectivités doivent montrer l'exemple en matière de parc de véhicules (achats groupés, usages partagés, planification des usages...) et d'achat des prestations de transport et de livraison de leurs propres approvisionnements.

Au-delà, de nombreux leviers permettent aux collectivités d'agir sur l'encombrement urbain, tels la régulation et le contrôle de l'usage des aires de livraison, l'aménagement d'espaces logistiques accessibles aux vélos cargos, le développement des infrastructures de recharge électrique et d'avitaillement en GNV...

Ainsi, **la logistique urbaine ouvre un large champ d'opportunités pour expérimenter et tester des idées nouvelles, pour construire différemment la ville de demain.** Il est urgent que les élus et leurs collaborateurs s'en emparent, qu'ils élaborent et déploient des plans d'action locaux pour le transport de marchandises en ville. De nombreux leviers d'actions sont à

portée de main que le programme national de recherche « marchandises en ville » vient enrichir de ses modèles de simulation des trafics et par ses méthodes d'évaluation. La consultation du site du LAET - voir par exemple Les 7 familles d'actions pour les marchandises en ville (laet.science) – complètera les apports de ce guide qui est une invitation pressente à passer à l'action.

Logistique urbaine : la nouvelle frontière



Jonathan Sebbane,
directeur général SOGARIS

On en parle et on en parle de plus en plus ; on en parlait déjà avant la terrible crise que nous traversons, mais convenons ensemble qu'on n'arrête plus d'en parler : la logistique et la logistique urbaine sont partout ou presque. Sur la place immobilière, où le « last mile » est indéniablement la valeur montante ; dans le débat public où la logistique a cristallisé interrogations, inquiétudes et espoirs, avec pêle-mêle la convention climat, la loi Climat et Résilience et dernièrement l'accord signé entre le Gouvernement et les professionnels du secteur que représentait l'AFILOG. Les modes de consommation continuent leur révolution, la lutte contre le dérèglement climatique s'ancre progressivement dans les politiques publiques et la logistique s'impose comme une fonction essentielle de nos sociétés : cela peut être pour le meilleur de la transition écologique, de la souveraineté économique et de la responsabilité citoyenne qui est la nôtre, si nous décidons d'embrasser la question à bras-le-corps.

La transformation rapide des modes de consommation a entraîné dans son sillage une autre révolution, celle de la logistique et de la distribution des marchandises. Cela dure depuis près de 10 ans et les 4 dernières années, singulièrement 2020, ont vu le phénomène s'amplifier dans les grandes villes européennes et mondiales. Que l'on se fasse sa propre idée : la demande locative d'espaces logistiques connaît une hausse quasi continue en Europe depuis 2012 avec un point haut en 2020, tandis que le premier semestre 2021 enregistrait déjà

une demande supérieure de 30 % aux chiffres de l'année passée. Le phénomène s'observe également en France, où les loyers progressent à Paris, Lyon ou encore Marseille alors que la logistique était réputée pour la stabilité de ses valeurs locatives depuis toujours. Ce marché dynamique mondial, où la demande dépasse donc l'offre, attirent aujourd'hui tout type d'investisseurs, faisant continuellement progresser le montant des investissements réalisés en logistique et en logistique urbaine depuis 2017 ; en France, les investissements réalisés en 2020 représentaient 4 mds€, égalant les niveaux historiques des dernières années et explosant la moyenne calculée sur dix ans.

Au-delà de cette approche macro, la nature et la localisation des entrepôts évoluent : si le retrait progressif des entrepôts des cœurs d'agglomération reste une lame de fond que rien n'arrête depuis 20 ans, le redéveloppement d'une logistique de proximité se fait progressivement une place dans l'esprit des professionnels mais également des acteurs publics : décarbonation des flottes, priorités aux circuits courts, valorisation des espaces délaissés de la ville, pacification de la voirie... : les politiques publiques creusent le sillon d'une transition écologique et sociale par les faits qui influencent directement le développement de la logistique urbaine. Le « last mile » se déploie ainsi en réseau sur les territoires, accueillant des acteurs variés allant de la messagerie urbaine à la production industrielle, intégrant services et « facilities » pour les entreprises et les particuliers, faisant de la décarbonation des flux le nouveau mantra de son exemplarité environnementale. L'intégration architecturale et urbaine, les conditions de travail des professionnels du dernier kilomètre ou encore l'acceptation sociale restent néanmoins autant de défis à relever à l'échelle de chaque projet, pour que prospère une logistique réellement au service de la ville.

Lever de la transition écologique et sociale, atout de la souveraineté des territoires et nouvelle brique de la fabrique de la ville, la logistique urbaine doit aussi devenir un nouvel outil pour les citoyens que nous sommes, afin d'accompagner des comportements moins carbonés et plus responsables. La logistique urbaine est bel et bien devenue la nouvelle frontière.





DÉFINITION

La logistique urbaine, de quoi parle-t-on ?

La logistique urbaine désigne la gestion de **l'ensemble des flux physiques**, d'informations, des infrastructures et des externalités relatives permettant l'acheminement, le stockage, le retour ou l'évacuation de marchandises à destination ou en provenance de collectivités, entreprises, commerces et particuliers situés dans une aire urbaine dense.

La logistique concerne l'ensemble des flux qui entrent, circulent et sortent de la ville. Elle regroupe **toutes les prestations** concourant à l'approvisionnement et à l'enlèvement des marchandises :

- le transport du dernier kilomètre ;
- les livraisons et services du dernier mètre ;
- les prestations de logistique retour (retour marchandises, déchets des entreprises, recyclage) dites du « premier kilomètre ».

Les marchandises transportées incluent les biens de consommation (colis, équipements, électroménager...), les produits alimentaires, les produits liés à la santé, les matières premières ou transformées industrielles, les matériaux de construction et les déchets.

Chaque type de marchandise répondant à des contraintes de transport et de stockage spécifiques, **il n'y a pas une, mais des logistiques urbaines**, nécessitant la mise en place de chaînes logistiques et complémentaires.

Le mode routier représente 80 % du transport de marchandises intérieur en France et la quasi-totalité du transport urbain (plus de 90 % à Paris). Aussi, la gestion des impacts associés à cette activité dans la ville est essentielle. Paradoxalement, c'est en rapprochant la logistique urbaine des villes que l'on réduira le plus efficacement ses externalités. Le « resserrement » permet en effet d'absorber une partie des kilomètres d'approche et de réduire d'autant les gaz à effet de serre (GES). De même, interdire un poids lourd (PL) au profit de véhicules plus petits serait contre-productif car un PL a une capacité d'emport et de remplissage plus élevée et pollue 2 à 3 fois moins en CO₂ qu'un véhicule utilitaire rapporté au poids transporté.

ZOOM

L'EMV : l'Enquête Marchandises en Ville (Bordeaux Métropole)

En 2012-2013, Bordeaux a renouvelé un exercice déjà conduit près de vingt ans plus tôt : une enquête marchandises en ville, équivalent de l'enquête ménages déplacements. Ces résultats – actualisés par modélisation en 2018 – permettent de calibrer les modèles de flux de l'outil Freturb. Ils permettent d'objectiver les enjeux à aborder ; à Bordeaux, ils ont ainsi montré que 40 % des flux totaux de transport de marchandises proviennent des établissements commerciaux, industriels et tertiaires, 10 % sont des « flux annexes » (essentiellement services publics, mais aussi déménagements et chantiers)... et 50 % sont réalisés par des particuliers.

Concernant ces flux inter-établissements qui correspondent à l'essentiel des flux économiques, le petit commerce représente à lui seul plus du quart des mouvements : il nécessite en effet des approvisionnements très fréquents, par la nature de ses activités et par ses faibles capacités de stockage. L'enquête a également souligné une forte professionnalisation des livraisons, sur les vingt années écoulées : les mouvements pour compte d'autrui sont en effet passés de 36 % à 53 %. Ces données sont utilisées depuis pour orienter et confirmer les orientations de la politique publique sur la logistique urbaine.

REPÈRES CHIFFRÉS

- La logistique urbaine génère 30 % des GES / 40 % des émissions de particules fines / 50 % de la consommation de gazole en ville.
- Dans la ville, en moyenne, 50 % des mouvements de véhicules dédiés à la livraison sont opérés pour compte propre (i.e. par des non professionnels, par exemple les commerçants et artisans).
- Près de 20 % des coûts logistiques se situent en ville, mais l'emprise de la logistique urbaine est bien plus large. La livraison urbaine correspond à 20 Mds€/an mais la logistique urbaine intègre également 10 à 20 Mds€ de stockage et préparations complémentaires pour un total de 2 à 3 % du PIB (source Insee).
- La logistique urbaine génère 150 000 emplois directs dans le transport (en incluant le transport en compte propre) soit 9 % du total des emplois logistiques.
- L'impact carbone de la logistique urbaine provient à 15 % de la livraison de colis, à 35 % de la gestion des déchets et à 45 % de la palette.
- Les flux BtoB restent l'essentiel des flux logistiques en ville (80 %).
- L'explosion du e-commerce conduit à une forte croissance du nombre de colis livrés, essentiellement en BtoC. D'après la fédération du e-commerce et de la vente à distance (FEVAD), le marché du commerce en ligne de biens (environ 63 Mds€ en 2020) s'est accru de 37 % par rapport à 2019. Mais il ne représente encore que 13 % du commerce de détail en France et conserve un potentiel de développement important.



ENJEUX

La logistique urbaine au service d'une meilleure qualité de ville

ENJEU ENVIRONNEMENTAL

Dans un article du 27 février 2019, Le Monde titre « La pollution de l'air tue plus que l'alcool ». Avec 48 000 morts par an en France, elle constitue la deuxième cause de mortalité évitable. L'exposition aux particules fines peut réduire l'espérance de vie de deux ans dans les villes les plus polluées, selon une étude de 2016.

Améliorer la qualité de l'air constitue donc un enjeu fondamental de santé publique. Limiter la pollution de l'air implique de réduire les émissions à trois niveaux : les émissions de CO₂,

les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote (Nox). Pour réduire ces émissions, il y a deux leviers majeurs : **décongestionner les centres-villes par la réduction du nombre de véhicules qui y circulent ; décarboner la livraison de marchandises en agissant sur le type de véhicules et donc sur le verdissement des flottes et l'utilisation de modes doux.**

Enfin, la livraison de marchandises est génératrice d'autres nuisances, telles les nuisances esthétiques et sonores. Agir en faveur d'une livraison du dernier kilomètre à faibles émissions, c'est donc aussi gagner en confort pour les habitants.

ZOOM

Une démarche ancienne de contrôle de l'accès au centre-ville (Grand Besançon Métropole)

Pour le territoire de Besançon, les réflexions actuelles en matière de logistique de proximité sont le prolongement d'une politique – menée depuis une quinzaine d'années – d'organisation des accès à l'hyper-centre pour les véhicules. Le secteur réglementé est délimité par des bornes escamotables et ses usagers doivent disposer d'un

macaron dédié et enregistrer leur véhicule. Pour préserver la qualité de vie dans cet espace dense, les livraisons n'y sont permises qu'entre 6 h et 11 h et un réseau d'aires de livraison dédiées – dans et hors du périmètre réglementé – a été aménagé.



ENJEU SOCIÉTAL

Les attentes des Français en matière **d'accessibilité aux services d'hyper-proximité** sont importantes. La crise sanitaire a accéléré ce mouvement, ayant fait exploser la demande de services de livraison à domicile. L'essor du télétravail participe de ce phénomène, l'une des traductions visibles en étant par exemple la livraison de repas. La culture du travail hybride et/ou nomade, l'essor des nouvelles formes de travail (incluant le recours aux tiers-lieux, la réconciliation des fonctionnalités des espaces résidentiel et professionnel), l'idée de pouvoir vivre, travailler et consommer dans des espaces resserrés imposent de repenser les modalités d'approvisionnement et de livraison des marchandises en ville. Il s'agit par exemple de développer les consignes (fixes ou mobiles), conciergeries, **city hubs** situés en proximité immédiate des clients.

ENJEU ÉCONOMIQUE

Même si les livraisons en ville liées au e-commerce ne représentent encore que 12 % du volume global, leur croissance est soutenue et révèle une tendance lourde. On estime que **le volume de colis liés au e-commerce aura doublé d'ici 2025**. En réponse au dynamisme des grandes plateformes, l'enjeu est aussi d'accompagner **la digitalisation des commerçants locaux, de repenser le modèle de commerce urbain** et de proposer des modalités de commande et de livraison flexibles et omnicanales. Ceci par exemple afin d'encourager les circuits courts, notamment alimentaires, en développant des plateformes mixtes (physiques et numériques) de mise en relation des producteurs et des consommateurs. Plus globalement, il s'agit d'accompagner commerçants, artisans, transporteurs, opérateurs logisticiens dans cette transition en proposant des dispositifs de soutien à la conversion de leurs pratiques et de leurs équipements.

ENJEU D'ATTRACTIVITÉ

La ville de demain se construit aujourd'hui. Le modèle de la ville dense doit intégrer les enjeux liés aux flux de marchandises qui y circulent. Cela nécessite **des approches foncières dédiées**, anticipées dans les documents de planification, traduites par des réserves foncières ciblées, en privilégiant les programmes mixtes qui permettent une pleine **intégration des besoins du dernier kilomètre dans le paysage urbain**. Cela implique également de **bâti des schémas d'itinéraires, d'implantations et de réglementation qui permettent d'approcher au plus près des destinataires dans la ville**, contrairement au principe qui a longtemps consisté à rejeter les activités logistiques en périphérie des villes.

Pour les habitants des villes, un environnement apaisé, plus vert, plus respirable est complémentaire d'une ville qui continue à garantir un accès immédiat à l'ensemble des services.

LEVIERS D'ACTION

Massifier, mutualiser, optimiser

Avec les autres modes de transport, la logistique urbaine contribue à la congestion urbaine, à l'émission des GES et de particules. La clé, c'est d'agir contre la sous-optimisation du transport de marchandises en ville. Les constats sur ce point sont clairs :

- une majorité de véhicules utilitaires légers qui circulent en compte propre;
- des véhicules dont le chargement n'est pas optimisé;
- des contenants chargés à 40 % de « vide »;
- des itinéraires qui multiplient les ruptures de charge;
- des flux de marchandises qui ne sont pas mutualisés.

Pour faire face à l'augmentation des volumes et agir en même temps contre la congestion urbaine et la dégradation de la qualité de l'air, les leviers d'action les plus efficaces portent sur la massification des flux, l'optimisation des chargements et des circuits de distribution... et la réduction de la part du transport de marchandises opérée en compte propre qui représente 50 % des flux (part de la logistique urbaine qui n'est pas confiée aux professionnels du transport de marchandises en ville).

DÉFINITIONS

LES CONDITIONS D'UNE LOGISTIQUE URBAINE PERFORMANTE

- **Massification** : démarche qui consiste à optimiser le chargement des véhicules afin d'utiliser l'espace disponible, d'organiser un nombre plus réduit de transports et donc une économie par rapport aux acheminements qui auraient nécessité plus de véhicules et généré plus de mouvements.
- **Mutualisation** : processus par lequel plusieurs acteurs d'un même territoire regroupent leurs flux vers une même destination. La mutualisation des flux de la logistique du dernier kilomètre permet de livrer plusieurs distributeurs sur un même point, de fluidifier la distribution

des marchandises tout en réduisant les coûts de la logistique, et de faciliter l'accès aux centres-villes. La massification des flux se pratique en général à l'aide d'une plateforme ou d'un entrepôt dédié(e).

- **Optimisation** : actions menées pour organiser, exécuter et contrôler les mouvements de marchandises pour assurer une circulation optimale des flux de matières et flux de transport. Elle repose sur un ensemble de techniques dont le but est d'assurer les mouvements de manutention, transport, approvisionnement, livraisons... avec le moins de gaspillages possibles (pertes de temps, stocks, opérations inutiles...), dans le respect des délais, des coûts et des attentes des clients.

ZOOM

Se lancer, pas à pas (Communauté urbaine Caen la Mer)

Interpelée par des acteurs privés désireux de s'engager dans des actions de logistique du « dernier kilomètre », la communauté urbaine de Caen la Mer a décidé de prendre la main en lançant une étude (confiée au groupement des bureaux d'étude Samarcande et Logicités). Conclusion, l'opportunité d'une action est avérée, mais un préalable est identifié : il faut durcir la réglementation des livraisons en centre-ville. À cette condition, une politique de logistique de proximité pourra être élaborée, en s'appuyant notamment sur un site relais dédié pour

lequel l'étude a pré-fléchi une localisation. À l'issue de cette phase d'étude, Caen la Mer a décidé d'approfondir la thématique, d'une part en lançant, avec les commerçants et livreurs, la concertation indispensable au préalable identifié, et, d'autre part, en lançant l'étude juridique relative au choix d'un opérateur pour le site dédié. En matière d'organisation, l'intercommunalité anticipe déjà l'obligation prochaine de création d'une ZFE et partage le suivi de ce projet entre les compétences « Développement économique » et « Mobilités ».





Chronopost

**Comment produire
une logistique urbaine
plus vertueuse, à faibles
émissions, en combinant
l'action des pouvoirs
publics à celle des
opérateurs ?**

La donnée territoriale : comment objectiver la connaissance des flux de transport de marchandises en ville ?

Depuis la promulgation de la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) le 24 décembre 2019, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ont acquis une compétence en matière de transport de marchandises et de logistique urbaine dans les agglomérations.

C'est ainsi que l'article L. 1231-1-1 du Code des transports prévoit que « **Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du même article L. 1231-1, est compétente pour : [...] 3° Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.** »

Si cette rédaction autorise les AOM à intervenir dans le champ du transport de marchandises en ville, l'exigence préalable d'une « inexistence, d'une insuffisance ou d'une inadaptation de l'offre privée » suppose que la collectivité soit en mesure d'établir que les conditions de son intervention sont réunies. Sur ce seul fondement, les collectivités concernées sont légitimes à rechercher toutes données utiles qui leur permettraient de documenter les impacts des activités de logistique urbaine sur leur territoire.

Dans un secteur d'activité où il existe une forte concurrence entre opérateurs, l'accès à ces informations est malaisé. Une collaboration est donc nécessaire, dans le cadre de règles de partage préétablies et en distinguant les données publiques, ouvertes et les données privées.

En matière de données publiques, les collectivités peuvent prendre l'initiative par la création de plateformes de ressources ouvertes, recensant par exemple les arrêts de circulation sur leur territoire ou encore le schéma des aires de livraison disponibles. Elles peuvent également avoir recours à des modèles accessibles en open source tel FRETURB, qui peuvent être enrichis de données actualisées le cas échéant.

S'agissant des données résultant de l'exécution des contrats conclus avec les clients, les principes devront être posés avec les opérateurs, dans un cadre contractuel clair, pour construire les modalités d'un partage des données liées à leur activité et leurs impacts (congestion, bruit, qualité de l'air, accidentologie...), à leur organisation (composition des parcs de véhicules, km parcourus, nombre de mouvements opérés...) ou encore à leurs clients (répartition BtoB et BtoC, volumes...).

Pour que les conditions de partage de ces données soient réunies, il conviendra d'établir un cadre de confiance avec les AOM concernées afin de permettre la coopération recherchée. Il peut s'agir, par exemple pour les opérateurs, d'être précisément informés des usages envisagés par la collectivité au moyen des données transmises et d'être garantis quant à l'utilisation qui en est faite, d'une part, ainsi que de pouvoir auditer l'efficacité des dispositifs de protection des données partagées, d'autre part.

ZOOM

L'Enquête des achats découplés des ménages (Grand Lyon Métropole)

Les pratiques d'achat des ménages français ont profondément évolué en lien avec le boom du e-commerce. Aujourd'hui 38,8 millions de français réalisent des achats sur internet (source : FEVAD 2019), représentant un total de près de 9 millions de livraisons par semaine sur le territoire national. Depuis plus de 20 ans, la Métropole Lyonnaise s'investit sur le transport des marchandises et a souhaité, face à l'absence de données en la matière, étudier les impacts des livraisons des ménages sur la mobilité. Une enquête sur les achats des ménages

donnant lieu à des livraisons (achat e-commerce, mais également tout achat donnant lieu à une livraison du ménage – livraison en sortie de caisse par exemple) a ainsi été menée par la Métropole de Lyon en 2018 ; il s'agit de la 1^{re} enquête du genre en France. Elle a été réalisée auprès de 2 000 ménages. L'enquête a permis de fournir des données nécessaires à l'anticipation des besoins d'un quartier en matière de livraisons des ménages et ainsi leur proposer les services adéquats.



Un programme national à destination des EPCI (ou intercommunalités) : InTerLUD

InTerLUD s'inscrit dans la stratégie nationale « France Logistique 2025 » qui prévoit d'adapter la logistique aux mutations numériques ainsi qu'aux enjeux de la transition énergétique et du climat.

Comment ? En créant des espaces de réflexion et de dialogue entre acteurs publics et privés pour leur permettre d'élaborer, ensemble, des chartes de logistique urbaine durable.

Le programme entend ainsi être un facilitateur pour les territoires souhaitant s'engager dans une démarche d'engagement volontaire en logistique urbaine. Concrètement, InTerLUD permet d'accompagner des collectivités territoriales et des acteurs économiques volontaires du transport et de la logistique, pour qu'ils mettent en œuvre des actions concrètes de logistique urbaine durable, conformes à la démarche des chartes. Le Cerema et Logistic-Low-Carbon sensibilisent les collectivités territoriales et les acteurs économiques aux enjeux de la logistique urbaine et les accompagnent dans la déclinaison territoriale de la démarche d'engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine durable.

L'objectif du programme : **réaliser 50 chartes en trois ans** dans 15 métropoles, 25 communautés d'agglomération moyennes et 10 petites communautés d'agglomération (< 100 000 habitants).

Seront prioritairement ciblées les collectivités concernées par l'instauration d'une ZFE et celles dotées d'une feuille de route pour la qualité de l'air. Le programme concentre ainsi ses efforts sur les agglomérations ayant des problématiques de qualité de l'air importantes.

InTerLUD prévoit d'accompagner les collectivités déjà engagées dans une charte partenariale dans son suivi, l'évaluation ou le lancement de nouvelles actions et d'initier et d'accompagner de nouvelles démarches volontaires en faveur d'une logistique urbaine durable.

Pour en savoir plus : www.interlud.green

ZOOM

Pourquoi s'engager dans le programme InTerLUD (Grand Besançon Métropole)

Pour la communauté urbaine de Besançon, le programme s'est présenté comme une occasion pour changer d'échelle en passant de l'action de régulation de la circulation et du stationnement à une politique plus globale de logistique de proximité. Cela se traduit par des finance-

ments permettant d'envisager un poste dédié, mais c'est aussi une ressource d'accompagnement (appui en ingénierie et partage de bonnes pratiques) et un accès facilité aux acteurs privés locaux, favorisant la co-construction qui caractérise un plan d'actions sur ce sujet.

Les leviers à la disposition des collectivités locales : encadrement, exemplarité

LA PROGRAMMATION FONCIÈRE ET LES RÈGLES DE CONSTRUCTIBILITÉ

Une logistique urbaine efficace s'appuie avant tout sur des schémas de distribution optimisés reposant sur des infrastructures immobilières adaptées.

La place de la logistique en centre-ville est cruciale pour permettre une massification et une mutualisation des flux. Il peut être opportun aujourd'hui d'opérer des réserves foncières et d'intégrer la fonction logistique dans la programmation immo-

bière pour répondre à cet enjeu, y compris dans des projets mixant les usages (logements, commerces, logistique par exemple) pour permettre une pleine intégration de la fonction dans le paysage urbain.

À cet égard, la collectivité peut agir avec différents leviers : soit en tant qu'aménageur (cas des Hôtels de logistique urbaine (HLU) du Port E. Herriot à Lyon, du projet de HLU de Paris Bercy ou bien encore du HLU implanté près du Marché d'intérêt national (MIN) à Toulouse), soit en tant qu'actionnaire de sociétés locales qui vont porter directement le projet.

DÉFINITIONS

LES 3 FORMATS DE SITES DÉDIÉS À LA LOGISTIQUE URBAINE

• L'Hôtel de logistique urbaine (HLU) :

Situé en entrée de ville, le HLU est forcément raccordé aux réseaux d'infrastructures disponibles (routier, rail, fluvial > multimodalité). D'une surface de 5 000 à 15 000 m² environ, il constitue le point de réception et de massification des flux entrants et de dispatch des flux sortants vers un centre de mutualisation (CDM), un espace de logistique urbaine (ELU) ou bien encore pour une livraison directe en ville, en mode décarboné pour ce dernier kilomètre. En sa qualité d'hôtel, il peut accueillir des opérateurs multiples.

• Le Centre de mutualisation (CDM) ou CDU (centre de distribution urbaine si pas de mutualisation) :

Échelon intermédiaire, le CDM est situé en entrée de

ville ou en ville. D'une surface de 1 000 à 5 000 m² environ, il peut associer des fonctions de dégroupage classiques à des fonctions de mutualisation et des services tels l'entreposage, le stockage, la préparation de commande ou encore le drive.

• L'Espace de logistique urbaine (ELU) :

L'ELU est le format le plus urbain. Plusieurs ELU peuvent mailler le centre-ville. D'une surface de 100 à 1 000 m², c'est le point de départ des livraisons, assurées en mode propre et au maximum en mode doux (piéton, vélo). Selon les caractéristiques de la ville, des ELU d'hyper-proximité permettent de couvrir les besoins de distribution, voire de collecte à l'échelle d'un quartier par exemple. C'est un espace adapté pour le ravitaillement de vélos-cargos.



ZOOM

Élaboration d'un schéma logistique des biens et des services (Grand Lyon Métropole)

La Métropole de Lyon souhaite créer les conditions d'émergence d'une logistique compatible avec les exigences environnementales et sociales de notre époque, vis-à-vis des territoires qu'elle irrigue comme de ses salariés. Pour y parvenir, elle a engagé l'élaboration d'un schéma logistique des biens et des services, en concertation avec les communes et les acteurs publics et privés du secteur. Ce document de référence posera une vision d'ensemble des transformations à accomplir, des orientations stratégiques à privilégier et des leviers d'action à disposition. La démarche doit déboucher sur une feuille

de route partagée, que chaque partie prenante pourra décliner à son niveau : actions sur la réglementation (gabaris, stationnement et horaires de livraisons, localisation des installations via le PLU-H...), actions sur l'offre (espaces de mutualisation des flux, soutien aux solutions décarbonées comme la cyclo-logistique et la logistique fluviale), actions sur la demande (critères dans la commande publique, sensibilisation des commanditaires de flux). Par ailleurs, le schéma logistique alimentera directement le volet « transport de marchandises » du futur plan de mobilité (PdM, en préparation pour 2024).

Divers espaces de logistique urbaine (Grand Lyon Métropole)

Par ailleurs, sur le territoire de la Métropole de Lyon, les pouvoirs publics et acteurs de la supply chain travaillent à optimiser la logistique urbaine. Pour répondre aux enjeux, de décongestion du centre-ville et de réduction de la pollution, un maillage interconnecté d'espaces logistiques urbains (de différentes tailles) se positionne sur le

territoire. On peut citer par exemple, l'espace de logistique urbain situé à Cordeliers, dans l'hyper-centre de Lyon, l'espace logistique urbain au parking des Halles à la Part-Dieu, et dans un avenir proche la mise en œuvre d'un hôtel logistique au port de Lyon Édouard Herriot et un autre au centre de Perrache.

ZOOM

Un maillage de sites dédiés (Toulouse Métropole)

En matière de logistique de proximité, de nombreux leviers sont très liés. Même si disposer de sites dédiés ne suffit pas, la métropole de Toulouse conçoit de tels équipements comme des briques pouvant contribuer à d'autres objectifs, tels le verdissement et l'optimisation des flux. Le territoire s'est ainsi doté d'un centre de distribution urbaine (CDU) confié, par délégation de service public, à La Poste. En conservant la maîtrise foncière, l'intercommunalité garde la vocation logistique de la zone en articulation avec le Marché d'Intérêt National à proximité. La localisation retenue permet aussi de poursuivre l'étude d'une articulation avec les flux tramways et

fluviaux. Mais, si ce centre de tri « Toulouse Logistique urbaine » peut favoriser les économies d'échelle, rien n'oblige un opérateur à l'utiliser et la métropole veut aussi explorer d'autres directions : elle réfléchit par exemple à restreindre l'autorisation de livraison aux seuls modes doux à partir d'une certaine heure, mais cela suppose des espaces d'hyper proximité et une recherche de fonciers disponibles a été lancée. En bout de chaîne, c'est le développement de consignes dans les terminus de métro, en partenariat avec l'opérateur TISEO, qui est aussi envisagé.

Les collectivités disposent prioritairement d'outils via les documents d'aménagement et d'urbanisme

Le **SRADDET** peut utilement intégrer l'immobilier logistique dans ses préconisations au niveau régional par le recensement et la cartographie des zones d'activités logistiques existantes et en planifiant les implantations futures au regard des besoins régionaux autour d'un maillage d'infrastructures principales constituées de HLU.

Le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)** intègre les documents de planification supérieurs : schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE), schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE), schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Il devient ainsi le document pivot, ce qui permet aux PLU/PLUi et cartes communales de ne se référer juridiquement qu'à lui. À l'échelle locale, il assure ainsi la cohérence des documents sectoriels intercommunaux plan local de l'habitat (PLH) et plan de déplacements urbains (PDU), des PLUi ou PLU communaux et des cartes communales qui doivent tous être compatibles avec les orientations du SCoT.

La réflexion sur le développement de l'urbanisation du territoire s'inscrit dans les orientations portées par le SCoT. Il met en place une stratégie foncière sur l'ensemble du territoire qu'il couvre, déterminant les zones d'urbanisation prioritaires et quantifiant les besoins en matière d'accueil des populations, des activités économiques et des équipements, ainsi qu'un objectif de consommation limité du foncier. Le SCoT s'impose aux communes qu'il couvre. Elles doivent ainsi mobiliser les outils dont elles disposent pour atteindre l'offre foncière visée, en particulier par l'élaboration d'un PLUi.

Le SCoT peut intégrer la logistique dans le document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC) du document d'orientations et d'objectifs (DOO), rendu obligatoire par la loi ELAN depuis 2019. Ayant déjà la possibilité de déterminer les conditions d'implantation des équipements commerciaux susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable, le document peut se donner l'objectif d'intégrer la logistique en renforçant l'insertion et les conditions d'implantation des sites logistiques dans les territoires (selon leur surface, leurs fonctionnalités, leur impact environnemental et économique).

Le **PLUi** peut quant à lui délimiter, « *dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif* » (article L. 151-16 du Code de l'urbanisme). Par ailleurs, il peut aussi délimiter « *des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement* » (article L. 151-41 du Code de l'urbanisme).

La loi Alur renforce, avec l'article L. 123-1-2 du même code, les dispositions relatives à la lutte contre l'étalement urbain et favorise la recherche de densification dans les SCoT et dans les PLUi. Elle impose de fixer un objectif chiffré de modération de la consommation d'espace dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLUi, à l'instar de ce que doit faire le DOO du SCoT, et en lien avec l'analyse de la consommation passée.

À travers les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), les élus peuvent préciser la programmation, l'organisation et l'aménagement des différents secteurs, que ce soit dans le tissu urbain existant (quartier à réhabiliter ou à restructurer) ou en extension. Les OAP peuvent dessiner les formes urbaines futures, préciser leur densité en fixant des objectifs minimums de surface à construire.

Les OAP sont donc des outils intéressants pour maîtriser la consommation d'espace et les formes urbaines, notamment sur des secteurs spécifiques tels que les entrées de ville, centres urbains ou nouveaux quartiers, et pour orienter le futur du quartier par des principes de restructuration, réorganisation de bâtiments, de cohérence de fronts bâtis ou d'éléments à démolir... De plus, les OAP peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Bonnes pratiques

- Adapter le plan de zonage au projet intercommunal ou communal : privilégier l'urbanisation dans le tissu urbain, notamment à proximité des transports en commun et des services, commerces et équipements.
- Limiter l'ouverture à l'urbanisation en créant uniquement les zones à urbaniser nécessaires au projet de développement et dont les constructions ne peuvent pas s'insérer dans le tissu urbain existant. L'article L. 123-13-1 précise que l'ouverture d'une zone à l'urbanisation doit comporter obligatoirement une délibération motivée afin de « justifier l'utilité de l'ouverture au regard des capacités d'urbanisation encore inexploitées dans les zones déjà urbanisées et la faisabilité opérationnelle d'un projet dans ces zones ».
- Densifier la ville en augmentant les droits à construire par une évolution de certaines règles en fonction des typologies urbaines : la hauteur, le retrait par rapport aux tiers, l'emprise au sol.
- Optimiser les espaces libres dans les quartiers existants en permettant des formes urbaines denses sans aller à l'encontre des autres objectifs portés par le projet, comme la préservation d'espaces libres pour aérer le tissu bâti, la réduction de l'imperméabilisation des sols...
- Imposer une densité minimale de construction à proximité des transports collectifs dans des secteurs délimités par le règlement du PLUi (article L. 123-1-5, III, 3°).
- Imposer un nombre maximal d'aires de stationnement automobile en fonction de la desserte par les transports en commun (article L. 123-1-12).

LE CONTEXTE

LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS-MOBILITÉ (ZFE)

Après les 4 ZFE de Paris, le Grand Paris, Lyon Métropole et Grenoble Métropole, c'est au tour d'Aix-Marseille, Montpellier, Nice, Reims, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse d'instaurer des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Dans ces zones, la circulation des véhicules les plus polluants est limitée. L'instauration de 7 nouvelles zones dans ces métropoles ne respectant pas de manière régulière les valeurs limites de qualité de l'air a été rendue obligatoire par décret paru le 17 septembre 2020. En raison de l'impact de la crise sanitaire, elles seront mises en œuvre en 2022.

Dans ces zones, les véhicules les plus polluants identifiés par les vignettes Crit'Air 5, 4 et 3 sont soumis à des restrictions

de circulation. Ces restrictions peuvent s'appliquer sur des plages horaires déterminées. Les collectivités territoriales sont libres de fixer des règles plus strictes.

À ces 11 territoires s'ajoutent 11 autres territoires engagés dans une réflexion autour de la mise en place d'une ZFE : Lille, Saint-Etienne, Clermont-Ferrand, Nancy, La Rochelle, Annecy, Valence-Romans, Cluzes-Arves, Chamonix-Mont-Blanc, Faucigny Glières, Pays du Mont Blanc.

Enfin la Loi « climat et résilience » étend aux agglomérations de plus de 150 000 habitants l'obligation de mettre en place une ZFE-m, au plus tard au 31 décembre 2024 : Au total, 43 territoires seront donc concernés par cette obligation (décret du 29 décembre 2021).

LA RÉGLEMENTATION RELATIVE À LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT

Au-delà des aspects fonciers et immobiliers, la collectivité peut agir par la réglementation sur l'optimisation et la sécurisation des itinéraires, l'organisation des livraisons et du stationnement en ville pour des usages dédiés au transport de marchandises.

D'autres leviers sont activables pour créer un environnement favorable à l'exercice d'une logistique urbaine durable :

- **L'adoption de réglementations harmonisées à l'échelle de l'unité urbaine** : mise en cohérence à l'intérieur de la zone des règles relatives aux gabarits, aux tonnages, aux vitesses et aux horaires autorisés pour la livraison de marchandises. Ces règlements dont l'adoption pourra être préalablement concertée doivent permettre des axes et/ou des corridors permettant aux poids lourds d'acheminer les flux entrants de manière massifiée vers les HLU/plateformes d'intérêt métropolitain.
- **La définition d'un schéma actualisé (et révisé régulièrement) des aires de livraison et de stationnement** afin de s'assurer de leur juste positionnement par rapport à l'implantation des commerces et principales infrastructures clients BtoB et tertiaires. Cette définition peut être intégrée au PDU-PDM.
- **L'adaptation de la réglementation en faveur de la cyclo-logistique** : voies réservées, itinéraires dédiés, aires de livraison et de stationnement (notamment nocturne // immobilier dédié), sécurisation de la voirie partagée. Cet enjeu peut être intégré au PDU-PDM.
- **Le recours au contrôle au titre du pouvoir de police**, transféré à l'intercommunalité dans les territoires concernés par l'instauration des ZFE-m aux termes de la loi Climat et Résilience, doit être systématisé. Car l'absence de contrôle et de sanction des infractions revient à pénaliser les opérateurs vertueux. Ce contrôle doit s'opérer sur l'ensemble des règles régissant les conditions d'accès et de stationnement à l'intérieur des périmètres réglementés.

Le Plan de mobilité

L'obligation d'élaborer un PDM (ex plan de déplacements urbains - PDU) en France est définie par la loi selon ces termes par l'article L. 1214-3 du Code des transports :

« L'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article

L. 221-2 du Code de l'environnement ou recoupant celles-ci. Les communautés de communes autorités organisatrices de la mobilité, ainsi que la région lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, ne sont pas soumises à cette obligation. La région, lorsqu'elle intervient en application du même II, peut élaborer le plan prévu à l'article L. 1214-1 sur le territoire d'une ou plusieurs communautés de communes concernées et situées dans le même bassin de mobilité tel que défini à l'article L. 1215-1. »

La LOM a fait évoluer le « plan de déplacements urbains » (PDU) en « plan de mobilité » (PDM), ce changement étant prévu pour une application depuis le 1^{er} janvier 2021. Le caractère obligatoire du PDM n'évolue pas.

Pour intégrer les nécessités de la logistique urbaine dans le PDM, plusieurs leviers sont à la disposition des collectivités

Le PDM intègre le transport de marchandises dans son périmètre. « Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. » (article L. 1214-1 du Code des transports).

Les marges de manœuvre des collectivités y sont relativement larges, comme le précise l'article L. 1214-2 du Code des transports : « Le plan de mobilité vise à assurer : [...] 8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ».

Le PDM présente l'avantage de pouvoir agir sur le PLUi, ce dernier devant être compatible avec le PDM en matière d'urbanisme.

FOCUS

Le bilan en demi-teinte du CEREMA sur ce volet « marchandises » des PDU (2019)

Le transport de marchandises doit constituer une dimension des PDU depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (1996). En novembre 2019, le CEREMA a analysé la mise en œuvre de cette obligation avec sa note « Logistique et planification des déplacements – Quel bilan après 20 ans d'intégration ? ». L'établissement relève que le sujet est, effectivement, régulièrement abordé par les plans. En revanche, il souligne les « limites dans la traduction opérationnelle du volet marchandises » et invite à « des programmes d'actions plus réalistes et pragmatiques ». Alors même que l'élaboration de ce volet a souvent constitué un coût singulier dédié pour

l'autorité organisatrice, les documents observés témoignent d'une place assez marginale pour le sujet en comparaison de celle accordée à la mobilité des personnes et mettent en lumière la problématique de la déconnexion sur de nombreuses actions entre pouvoir planificateur (l'intercommunalité) et pouvoir décisionnaire (les communes). Le CEREMA souligne cependant la vertu qu'ont les obligations de concertation propres à l'élaboration du PDU car elles favorisent la mobilisation des acteurs de cette logistique. Il conclut en plaçant pour des plans constitués de quelques actions véritablement adaptées aux besoins propres à chaque territoire.

LES RÈGLEMENTS D'USAGE DU DOMAINE PUBLIC

Adressage

La qualité de l'adresse est un élément-clé de l'efficacité de la distribution de colis et de marchandises en permettant que les livraisons soient possibles au premier trajet réalisé.

La réglementation impose aux communes de plus de 2 000 habitants de procéder à la dénomination des voies. L'adressage des communes est primordial et de la responsabilité du maire. En effet, conformément à l'article L. 212-2 du CGCT, le maire veille au titre de son pouvoir de police générale à la « commodité de passage dans les rues, quais, places et voies publiques ». L'adressage est un des éléments permettant cette « commodité de passage ». La liberté réglementaire laissée au maire rend possible l'adressage de la commune par secteurs, la dénomination des voies et la numérotation.

Aménagement des entrées d'immeuble

Pour accroître le taux de livraison réussie à la première présentation dans les logements collectifs, les aménagements en pied d'immeuble, du type conciergerie ou consignes à colis, sont des solutions possibles.

Les enjeux liés à la livraison peuvent donc utilement y être intégrés

Innovation et Code du domaine public

Pour optimiser la livraison des habitants, toujours plus mobiles, on pourra s'adapter à leurs modes de vie et de consommation en développant des solutions nouvelles sur leurs trajets quotidiens, dans les lieux intermodaux et sur les zones de grande fréquentation : consignes mobiles, « drop stations », containers de livraison sont ainsi proposés par les opérateurs du dernier kilomètre, notamment pour les colis et équipements.

Le développement de tels dispositifs peut être conditionné à la délivrance préalable d'autorisations d'occupation temporaire (AOT) du domaine public (entrée ou proximité de stations de métro, de bus ou de tram par exemple). Le Code général de la propriété des personnes publiques prévoit dans son article L. 1 : « Le présent code s'applique aux biens et aux droits, à caractère mobilier ou immobilier, appartenant à l'État, aux collectivités territoriales et à leurs groupements, ainsi qu'aux établissements publics ».

Il appartient ainsi à chaque collectivité de déterminer les conditions dans lesquelles elle autorise l'implantation de ces équipements sur son domaine.

Contrôle

L'adoption d'un cadre qui organise, par diverses mesures réglementaires, les conditions de la livraison des marchandises en ville (rues accessibles, vitesse, tonnage, gabarit des véhicules autorisés, horaires...) est un préalable essentiel mais insuffisant pour garantir l'adoption de pratiques vertueuses par tous les opérateurs. Leur responsabilisation est conditionnée par un contrôle effectif de l'application des réglementations établies. C'est un enjeu majeur.

En vertu de l'article L. 2211-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales (CGCT), le maire dispose de pouvoirs de police visant à garantir le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publique dans sa commune. En matière de circulation et de stationnement, l'article L. 2213-1 prévoit qu'il « *exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et l'ensemble des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique à l'intérieur des agglomérations* ». Par la mobilisation des moyens de droit dont il dispose et des forces de police municipale, il lui appartient de veiller au respect des règles arrêtées.

L'action en faveur des infrastructures de recharge

IRVE (infrastructures de recharge de véhicules électriques)

Le développement du marché des véhicules électriques ou hybrides rechargeables est fortement dépendant du déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge (IRVE) dans les territoires. En effet, bien que la recharge des véhicules électriques se fasse à 90 % dans le domaine privé, de nombreux usages nécessitent la présence d'une infrastructure publique.

Ainsi, le développement d'un réseau public d'IRVE doit répondre aux besoins :

- des utilisateurs qui ne disposent pas d'une place de stationnement à leur domicile ou dans un parking, avec des bornes normales standard ;
- de compléments de charge en journée sur les lieux d'activité, avec des bornes normales standard et accélérées ;
- de recharge en cours de trajets dépassant l'autonomie des véhicules électriques, avec des bornes de recharge rapides.

D'après l'article L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales, les communes disposent de la compétence pour créer, entretenir et exploiter des bornes de recharge de véhicules électriques dans le cadre d'un service public à caractère industriel et commercial.

Cette compétence peut être transférée aux intercommunalités et aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité. La décision doit faire l'objet d'une délibération des conseils municipaux des communes membres. Le transfert est ensuite prononcé par arrêté du représentant de l'État.

Des aides au financement de ces infrastructures de recharge ont pu être délivrées via le dispositif ADEME d'aide au déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules hybrides et électriques et l'appel à projet Territoires à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV).

Il n'existe à ce jour plus d'autres dispositifs nationaux d'aide à l'installation de bornes publiques de recharge pour les collectivités. Des dispositifs régionaux et territoriaux existent cependant et permettent aux collectivités d'y élargir.

Les spécifications techniques pour la conception et l'aménagement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables sont définies par le décret du 12 janvier 2017.

Le service de recharge proposé peut être gratuit ou payant. L'Auvergne-France recommande d'établir une tarification incitative de façon à habituer les utilisateurs de véhicules électriques à payer, sans pour autant que le montant à verser soit prohibitif.

GNV et hydrogène

Le SRADDET élaboré sous l'égide de la région, chef de file de la transition énergétique, fixe « *les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air [...]* ».

Le Plan climat air énergie territorial (PCAET) est un outil opérationnel de coordination de la transition énergétique sur le territoire. Le PCAET permet d'intégrer le développement des solutions hydrogène et gaz dans les actions dédiées au développement de la mobilité propre, en particulier le déploiement d'infrastructures d'avitaillement.

Le PDU, élaboré par l'autorité organisatrice de la mobilité, vise « *au développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants* » sur une commune ou leurs groupements (article L. 1214 du Code des transports). Le PDM peut être intégré au PLUi.

Des leviers existent donc pour favoriser le renforcement du maillage en station d'avitaillement en lien avec les opérateurs de la filière.

LE RECOURS AU LEVIER DE LA COMMANDE PUBLIQUE

Chaque organisation, privée ou publique, alloue une part de son budget à des contrats d'approvisionnement qui régissent la fourniture d'équipements et de consommables divers. L'acheminement et la distribution de ces achats dans les différents sites de la ville et de la métropole participent de la logistique urbaine.

Le Code de la commande publique permet que le pouvoir adjudicateur, en plus de la description précise des biens et des quantités à fournir, définisse ses attentes quant aux conditions d'acheminement et de livraison des fournitures objet de la consultation. Pourtant, en pratique, les acheteurs publics laissent généralement au fournisseur le soin d'en organiser les modalités, sans exprimer d'attentes particulières. Ce faisant, les collectivités se privent d'un levier d'action qui leur permettrait d'agir concrètement en faveur d'une logistique du dernier kilomètre plus vertueuse, à faible émission et optimisée, pour lutter contre la congestion urbaine.

En matière d'approvisionnement, lorsque le pouvoir adjudicateur reste silencieux sur les conditions opérationnelles de réalisation du service, on observe que :

- Les soumissionnaires portent leur attention sur le rapport qualité/prix des fournitures attendues et sur le respect des délais de livraison. Ils choisissent les prestataires de logistique sur des critères de prix et de service qui échappent au pouvoir adjudicateur.
- Faute d'être isolé, le coût du service de transport et de livraison n'est pas apprécié à sa juste valeur, au risque d'encourager la multiplication des mouvements de livraison vers les différents sites du pouvoir adjudicateur (ce qui est le cas lorsque les services commandent directement auprès des fournisseurs le réassort pour de faibles quantités, indépendamment de l'impact environnemental de ces déplacements).
- L'acheteur public, en payant une prestation globalisée, ne connaît pas précisément le coût de chacun de ses approvisionnements.

Intégrer dans l'expression de besoin les attentes sur les conditions de réalisation de la prestation d'approvisionnement

Pour produire une logistique vertueuse à faibles émissions, trois actions complémentaires doivent être mobilisées lorsqu'il s'agit de transporter et de distribuer des flux égrenés, de type messagerie :

- Organiser un regroupement des flux dirigés vers l'hypercentre par un arrêt intermédiaire à un centre de massification (plateforme de logistique urbaine ou centre de mutualisation) situé aux portes de la métropole. Les flux des messagers, acheminés dans des conditions optimisées pour atteindre

le rapport le plus faible entre le poids/volume des marchandises et les émissions associées, y sont regroupés pour organiser la distribution en ville.

- Préparer des tournées de distribution densifiées en augmentant les taux de remplissage des véhicules qui desserviront les centres urbains, ce qui est rendu possible par des systèmes d'information performants.
- Réaliser les tournées avec des itinéraires optimisés et avec des moyens de transport à faibles émissions : soit au travers de tournées douces zéro émission (ex. cyclo-logistique) lorsque cela est possible, soit au moyen de tournées allégées en émissions (type GNV, électrique, voire thermique Euro-6 le cas échéant).

La rédaction du cahier des clauses techniques particulières (CCTP) autorise un pouvoir adjudicateur à intégrer les meilleures pratiques de logistique associées aux approvisionnements d'autant que le modèle du centre de mutualisation est opérationnel dans plusieurs métropoles. Un centre de mutualisation peut également s'enrichir d'une fonction d'entreposage et de préparation de commandes, ce qui permet d'envisager la disparition de tous les stocks de proximité, la continuité des approvisionnements étant assurée par le centre de mutualisation.

Mobiliser les dispositions du Code de la commande publique qui permettent de prescrire une logistique urbaine vertueuse

Lors de la préparation de la consultation, il est d'ores et déjà possible **d'isoler les prestations de transport et de distribution dans un lot séparé**. À côté de la définition du besoin portant sur l'objet même du marché de fournitures, tout acheteur public peut exprimer son attente quant aux conditions d'exécution de la prestation, dont le transport et la distribution sont des composantes essentielles. Il peut les isoler dans un lot séparé au sein du marché. À cet égard, le Code de la commande publique prévoit l'obligation d'allotissement des marchés (article L. 2113-10) : « *Les marchés sont passés en lots séparés, sauf si leur objet ne permet pas l'identification de prestations distinctes. L'acheteur détermine le nombre, la taille et l'objet des lots* ».

Le Conseil d'État peut contrôler le respect par l'acheteur public de cette obligation d'allotir les marchés publics afin de garantir la concurrence entre opérateurs. Toutefois, sauf erreur manifeste d'appréciation, une marge de manœuvre est laissée aux donneurs d'ordre sur le nombre et la consistance des lots, en fonction de l'objet du marché et de la nature des prestations.

En dépit de cette obligation d'allotir, les prestations d'enlèvement, de transport et de distribution sont en réalité rarement dissociées de l'achat des fournitures, la pratique la plus répandue parmi les acteurs publics consistant à inclure dans l'achat des fournitures le service d'acheminement (achat franco de port).

Ce faisant, il est difficile pour les TPE et PME locales de se positionner sur l'exécution des lots de transport et de distribution, ces prestations étant comprises dans le marché global. L'impact de la commande publique sur le tissu économique du territoire peut ainsi en être amoindri.

Il est également possible **d'inclure des clauses de RSE pour mettre l'accent sur les conditions d'exécution de la prestation**.

L'introduction de critères RSE dans le règlement de consultation permet d'atténuer les effets globalisants de l'achat franco de port. **Cela suppose toutefois que les conditions d'acheminement et de distribution soient appréciées en tant que telles dans l'examen de la valeur de la proposition** et que la grille technique autorise une cotation qui valorise les pratiques les plus respectueuses de l'environnement.

Or, le plus souvent là encore, l'attention se porte sur l'impact environnemental des fournitures achetées, en négligeant les conditions de réalisation des prestations de logistique qui ne sont pas sans impact sur le bilan carbone complet des approvisionnements.

A minima, le règlement de consultation doit préciser que l'examen de la valeur technique de l'offre intégrera un critère tenant à la performance environnementale des prestations de transport et de distribution.

Enfin, en conjuguant allotissement et sous-traitance, l'acheteur public se donne les moyens de définir précisément les fournitures attendues, d'une part, et les conditions de leur acheminement et de leur distribution, d'autre part. Avec des critères RSE spécifiques à chacun des lots, il pourra obtenir la meilleure performance, incitant le fournisseur à se choisir des prestataires de transport et de distribution qui répondront aux exigences du pouvoir adjudicateur.

LES MODALITÉS DE GESTION DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

Les collectivités peuvent enfin prendre l'initiative de confier l'exploitation d'équipements publics locaux à des opérateurs qui auront la charge d'organiser leur fonctionnement dans une logique vertueuse : MIN, Centres de congrès, parcs d'exposition peuvent utilement être concernés, générant une logistique d'approvisionnement importante, régulière et spécifique.

Pour cela, plusieurs véhicules juridiques existent : adaptation des cahiers des charges, contrats de concession/affermage, contrats de Délégation de Service Public (DSP)...

La collectivité animatrice d'une démarche concertée : transformation, mutualisation

La logistique urbaine est une co-production d'acteurs organisés en système. Parmi ces acteurs, les opérateurs privés (transporteurs, logisticiens du dernier kilomètre, artisans, commerçants...) sont confrontés aux mêmes défis de transformation de leur activité pour répondre aux enjeux opérationnels, environnementaux et économiques.

Le besoin de coopération, de partage des initiatives, de synergies est devenu un facteur-clé de succès. À ce titre, la collectivité peut, en complément de ses propres marges de manœuvre détaillées précédemment dans ce guide, se positionner en animatrice d'une démarche de concertation et de collaboration territoriales.

ZOOM

Bordeaux Métropole : Grenelle des mobilités

Dépassant largement le sujet du transport de marchandises, le « Grenelle des mobilités » a été conduit sur l'agglomération bordelaise de 2012 à 2015. Il s'est conclu, en matière de logistique, par la signature d'une charte illustrant la nécessité d'un « plan coordonné » dont le co-pilotage a été confié à la CCI Bordeaux Gironde. Cela a ainsi donné naissance à un groupe de travail local « logistique urbaine » rassemblant de nombreux acteurs :

institutionnels, chambres consulaires, agences et services de l'Etat, Port, représentants du transport de marchandises, représentants du commerce, monde de la recherche...

Pour plus d'information : www.aurba.org/grenelle-des-mobilites/

ZOOM

Animation d'une instance de concertation autour de la logistique (Grand Lyon Métropole)

La Métropole de Lyon anime depuis 2004 une « instance de concertation transport de marchandises en ville ». Celle-ci constitue le socle des échanges entre sphères publique et privée sur le transport de marchandises et la logistique à l'échelle des 59 communes de la métropole. Espace de dialogue privilégié, l'instance a été à l'origine de nombreuses initiatives vertueuses : mise en place

d'une voirie multi-usagers prenant en compte le stationnement des véhicules de transport de marchandises, élaboration du guide d'aménagement des aires de livraison, mise en œuvre et déploiement du disque aires de livraison, réalisation de l'enquête achats découplés des ménages...

Les opérateurs mobilisent leurs propres leviers, la collectivité peut les relayer

TRANSFORMATION DES FLOTTES THERMIQUES AU PROFIT DE FLOTTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES OU GNV

Cette transformation va impérativement devoir s'accélérer dans le cadre de la mise en place progressive des restrictions imposées par les ZFE. Si les plus grands opérateurs peuvent compter sur des organisations et des capacités d'investissement en mesure d'absorber les charges de cette conversion, les transporteurs locaux, en charge de flottes parfois très réduites et disposant de peu de moyens d'investissement devront être accompagnés pour opérer ce changement. Dans ce contexte, la mobilisation d'aides territoriales en complément des aides nationales à la conversion est une mesure efficace, parfois indispensable pour permettre l'adaptation au contexte nouveau de la ZFE et à assurer la continuité de la vie de l'entreprise. À cet égard, l'information et l'accompagnement des professionnels paraissent essentiels à prendre en compte. Dans un contexte très contraint par l'insuffisance de capacité de production chez les constructeurs et face à une demande d'accès à ces véhicules à faible émission qui restera importante, l'élargissement des aides à d'autres formes de conversion, telles le retrofit, est aussi à envisager.

MASSIFICATION DES FLUX, OPTIMISATION DES CHARGEMENTS ET DES TOURNÉES

Le dernier kilomètre est la dernière étape d'un processus logistique global, du point de départ de la marchandise jusqu'à sa livraison. Dans cette chaîne, la massification des flux en amont, c'est-à-dire l'utilisation optimisée de l'espace de chargement disponible dans chaque véhicule, est un enjeu majeur. Il en va de même de l'optimisation des tournées consistant à penser des parcours sans rupture de charge, limiter les manipulations successives des colis et marchandises et retenir des itinéraires qui limitent le nombre de kilomètres parcourus.

Par la mobilisation de technologies et de savoir-faire experts, les professionnels de la logistique urbaine atteignent de hauts niveaux de performance en matière de massification, d'optimisation et, *in fine*, de réduction des volumes d'émissions rapportés aux volumes transportés. En quête d'amélioration continue, ils travaillent à développer de nouveaux contenants universels qui permettraient de fluidifier les transferts de marchandises d'un moyen de transport à un autre et favoriseraient l'intermodalité.

MUTUALISATION ET INNOVATION DE SERVICE

Pour rompre avec les organisations traditionnelles où chaque type de flux était transporté par un canal dédié, de nombreux opérateurs proposent désormais d'opérer le dernier kilomètre de manière mutualisée. Au lieu d'entrer directement dans la ville pour être distribuées, les marchandises font étape dans un centre de mutualisation, géré par un opérateur unique, qui mutualise et regroupe les flux avant de les livrer en mode propre par secteur géographique. Ces centres de mutualisation peuvent par ailleurs proposer des prestations d'entreposage, de stockage, de préparation de commandes, qui libèrent le client final et qui permettent un approvisionnement au plus juste des besoins. Particulièrement adapté aux activités des commerçants, artisans, collectivités, ce modèle est amené à se développer fortement.

DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE RETOUR (OU REVERSE LOGISTIQUE)

L'évacuation des déchets (hors déchets ménagers), la collecte et le recyclage des flux peuvent être pris en charge par les opérateurs du dernier kilomètre afin que chaque mouvement soit optimisé. L'objectif : qu'un véhicule qui entre en ville avec un taux de charge élevé en ressorte également chargé. Chaque trajet constitue une boucle de livraison et d'enlèvement, pour permettre, par exemple, l'évacuation des déchets et recyclats. Ces services sont amenés à se développer fortement, en lien avec les acteurs de l'économie circulaire notamment.





Des acteurs responsables

LA RÉCEPTION MUTUALISÉE DES MARCHANDISES EN CDM : UN SERVICE POUR LES ARTISANS ET COMMERÇANTS

La mutualisation évoquée plus haut est une solution pour réduire le nombre de véhicules en circulation. Elle consiste à proposer un regroupement des réceptions de marchandises de différents opérateurs, en particulier les artisans, les indépendants, les commerçants, les collectivités locales... sur un site mutualisé. Les approvisionnements de chacun de ces opérateurs sont ensuite distribués en ville aux différents lieux de livraison lors de tournées opérées par un opérateur qui mobilise des véhicules à faible émission (vélos cargos, véhicules électriques...).

Tandis que le transport de marchandises en ville est opéré dans plus de 50 % des cas en compte propre, c'est-à-dire par des opérateurs qui ne sont pas des professionnels du transport (artisans, commerçants, collectivités locales...), souvent équipés de véhicules utilitaires légers, le centre de mutualisation équipé d'une flotte à faible émission constitue une réponse efficace pour lutter contre la sous-optimisation chronique de la logistique du dernier kilomètre.

Les avantages : libérer des espaces de stockage au sein des surfaces commerciales, confier à un opérateur la gestion de leur stockage et de leur approvisionnement au plus près de leurs besoins, les exempter de devoir posséder leur propre utilitaire et de devoir procéder à sa conversion, leur permettre de se concentrer sur leur activité et de la développer.

Ce modèle peut utilement être proposé aux collectivités pour leurs propres achats, qui en y recourant, peuvent permettre d'initier la démarche et de rentabiliser plus rapidement le modèle. Les flux destinés au secteur public peuvent représenter jusqu'à 10 % des volumes totaux qui circulent en ville.

LE MAINTIEN EN ÉTAT DES PARCS DE BOÎTES AUX LETTRES DANS LES LOGEMENTS COLLECTIFS

L'installation de parcs de boîtes normalisées permettant la réception de colis, de même que leur entretien, la préservation de leur accessibilité, leur sécurisation sont les meilleures garanties d'une livraison réussie. Sur ce point, la sensibilisation des bailleurs publics et privés, gestionnaires de logements collectifs doit être pleinement intégrée.

LE DÉVELOPPEMENT DE SERVICES POUR UNE LIVRAISON RÉUSSIE EN 1^{RE} PRÉSENTATION

Si 80 % des flux concernent encore les activités BtoB, le développement du e-commerce tend à générer de plus en plus de flux en BtoC, c'est-à-dire directement chez le client particulier, consommateur final. Aussi, pour éviter des nouvelles présentations, en cas d'absence ou d'indisponibilité à domicile, de nouveaux formats se font jour : consignes, points-relais, livraisons au lieu de travail, conciergeries de proximité, drive piétons... Les partenariats avec les commerçants et associations peuvent permettre de développer ces formats d'hyper-proximité.

L'INFORMATION DES HABITANTS

Contrairement à ce que la stratégie marketing des e-commerçants laisse à penser (mention « livraison offerte » par exemple), une livraison n'est jamais gratuite : l'information des clients sur le coût réel de la livraison, mais aussi sur l'impact carbone de cette livraison et les effets qu'elle génère sur la qualité de l'air est essentielle à une prise de conscience collective et une responsabilisation de nos modes d'achat. Ainsi, le consommateur final éclairé pourra plus facilement faire le choix d'une livraison décarbonée lorsque celle-ci pourra lui être proposée, quand bien même elle générerait un prix légèrement plus élevé. La Loi Climat et Résilience renforce l'obligation pour les opérateurs de communiquer sur l'impact carbone de leur activité.



Des acteurs innovants

DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS DE LA LOGISTIQUE

Les métiers de la logistique urbaine souffrent d'une image peu attractive, souvent alimentée par le modèle social dégradé des grandes plateformes, même si celui-ci n'est pas la norme et que la plupart des acteurs au contraire s'engagent résolument dans la sécurisation des parcours professionnels de leurs collaborateurs. Pourtant, la technicité croissante de cette activité, la diversité des métiers qu'elle propose, la croissance des flux à prendre en charge et l'importance de l'enjeu environnemental concourent à en faire secteur d'avenir. Qu'on songe, par exemple, au développement de la cyclologistique. Forums, interventions auprès des jeunes, témoignages, partage des offres d'emploi, sont autant de moyens de diffuser l'information au plus grand nombre et de renforcer l'intérêt pour cette filière.

EXPÉRIMENTER ET TESTER DE NOUVEAUX MODÈLES

La logistique urbaine est fortement marquée par le développement des innovations numériques et techniques qui transforment en profondeur ses métiers. En recherche permanente d'efficacité économique, opérationnelle, environnementale, elle constitue pour les territoires une activité créatrice de valeur. Les domaines de recherche sont nombreux : optimisation de la donnée, intelligence artificielle, modélisation numérique, robot autonome de livraison, chariots suiveurs, boîtes connectées... Ils intègrent progressivement les stratégies R&D des entreprises pour dessiner les modèles de demain. La participation des collectivités à ces expérimentations, notamment en permettant de tester ces modèles en milieu réel et ouvert est indispensable avant d'envisager leur exploitation généralisée.

OPTIMISER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EXISTANTES

La loi Climat et Résilience prévoit le doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 et l'augmentation de 50 % de la logistique fluviale dans les mêmes délais. Si ces développements sont souhaitables, ils ne pourront cependant pas forcément s'adapter à tous les types de flux. En complément, les expérimentations liées à l'utilisation des réseaux de transport de personnes, tels les réseaux de bus urbains ou le tram-fret, méritent d'être explorées afin de faire évoluer positivement la réglementation et de lever les freins à leur développement.

ZOOM

La Poste et la logistique urbaine

LA POSTE, OPÉRATEUR DU SERVICE UNIVERSEL

La Poste détient 4 missions de service public : service universel postal, du courrier et du colis, distribution de la presse, contribution à l'aménagement du territoire et accessibilité bancaire.

Le cadre d'exercice du service universel postal est défini par la loi postale du 9 février 2010, qui a conduit à la libéralisation complète du marché du courrier depuis le 1^{er} janvier 2011 et qui a confirmé La Poste dans son rôle de prestataire pour une durée de 15 ans.

L'art. L1 du Code des Postes et des Communications électroniques définit les contours du service universel postal : « Le service universel postal concourt à la cohésion sociale et au développement équilibré du territoire. Il est assuré dans le respect des principes d'égalité, de continuité et d'adaptabilité en recherchant la meilleure efficacité économique et sociale. Il garantit à tous les usagers, de manière permanente et sur l'ensemble du territoire national, des services postaux répondant à des normes de qualité déterminées. Ces services sont offerts à des prix abordables pour tous les utilisateurs. Les prix sont orientés sur les coûts et incitent à une prestation efficace, tout en tenant compte des caractéristiques des marchés sur lesquels ils s'appliquent. »

Le service universel postal comprend des offres de services nationaux et transfrontières d'envois postaux d'un poids inférieur ou égal à 2 kilogrammes, de colis postaux jusqu'à 20 kg, d'envois recommandés et d'envois à valeur déclarée. Le service universel postal adresse tous les publics et garantit des conditions d'accessibilité géographique et tarifaire 6j/7 sur l'ensemble du territoire. En dehors du catalogue des offres relevant du service

universel, La Poste opère aux conditions de marché et dans le champ concurrentiel. Elle peut à ce titre répondre aux appels d'offres lancés par les entreprises traitant de gros volumes.

LA POSTE ENGAGÉE DANS LA MUTUALISATION :

Pour réduire le nombre de relivraisons, La Poste, qui effectue 60 % des livraisons de colis en France, mutualise sur son propre périmètre (par exemple quand les facteurs distribuent des Colissimo ou des colis de la filiale Chronopost). Elle propose aussi de mutualiser les livraisons pour d'autres transporteurs, notamment avec sa société URBY.

LA POSTE ENGAGÉE DANS UNE LOGISTIQUE URBAINE À FAIBLE VOIRE À ZÉRO ÉMISSION :

Forte de l'une des premières flottes de véhicules électriques au monde, La Poste poursuit son action pour livrer 100 % en mode propre les grandes villes, en camions électriques ou GNV, en vélos-cargos ou à pied.

Dans le cadre de son nouveau plan stratégique, La Poste s'est fixé pour objectif de livrer en mode 100 % faible émission 225 villes en Europe dont les 22 métropoles françaises à horizon 2025.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Les opérateurs de logistique urbaine du Groupe La Poste en France : la branche services-courrier-colis et Colissimo, Chronopost, DPD, URBY, Stuart, Pick-Up Services.

CONCLUSION

UN DÉFI : « CONSOLIDER LA PLACE DES AGENTS CONTRIBUTEURS DANS L'ORGANIGRAMME »

La logistique urbaine revêt bien des enjeux dans la réflexion nécessairement collective afin de bâtir la ville de demain : une ville durable, offrant un cadre de vie apaisé aux habitants, répondant aux nouveaux modes de vie et de consommation. Par son caractère systémique, elle concerne tous les acteurs territoriaux. La puissance publique a un rôle déterminant à jouer pour réglementer les pratiques, mais aussi pour impulser des dynamiques et par valeur d'exemplarité, créer l'effet d'entraînement nécessaire. Alors que la compétence territoriale en matière de mobilité des personnes est un domaine d'expertise reconnu des collectivités, celle du transport de

marchandises, introduite plus récemment et progressivement dans le champ de leurs interventions, reste à consolider. Pour cela, il est de notre responsabilité collective de développer la connaissance et de professionnaliser les approches afin que les politiques publiques se déploient de la manière la plus efficace possible. C'est la vocation de ce guide que de mettre à la disposition des élus et des agents de communautés les informations essentielles à la compréhension de ces enjeux. Ce mouvement devra également se traduire par l'adaptation des organisations et des ressources disponibles en collectivités, afin d'identifier et de renforcer la place des agents contributeurs dans l'organigramme.

Pour aller plus loin



Ressources et références

« Le Pacte vert pour l'Europe »

Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil Européen, au Conseil, au Comité Economique et Social, au Comité des Régions - 11.12.2019

« Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir »,

annexe de la communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil Européen, au Conseil, au Comité Economique et Social, au Comité des Régions - 09.12.2020

Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement Européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) no 401/2009 et (UE) 2018/1999 (« loi européenne sur le climat »)

« Mettre en œuvre le Pacte Vert pour l'Europe : la décennie décisive » - 14.07.2021

Mission « flash » visant à comparer les expériences européennes en matière de zones à faibles émissions mobilité - Communication de M^{mes} Valérie Beauvais et Camille Galliard-Minier, Assemblée Nationale - 29.06.2021

Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets aussi appelé « loi Climat et résilience » - Journal officiel du 24 août 2021

Décret n° 2021-977 du 23 juillet 2021 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location de véhicules peu polluants – Journal officiel du 25 juillet 2021

Arrêté du 22 décembre 2021 établissant la liste d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants - Journal officiel du 29 décembre 2021.

Rapports & études

« Logistique et distribution urbaine »

Note du PIPAME (Pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques) - 2009

« De bonnes pratiques pour la logistique urbaine »

Par Danièle PATIER, chercheur associé au Laboratoire d'économie des transports (CNRS, Université Lyon 2), in Ville Rail & Transports, 27/07/2011

« Le livre blanc de la logistique urbaine »

AFILOG, janvier 2012

« Pour un renouveau de la logistique urbaine »

Note du Conseil d'analyse économique n°274 - avril 2012

« Pour un renouveau de la logistique urbaine »

Actes du séminaire - Centre d'analyse stratégique, 3.04.2012

« Développement des espaces logistiques urbains. CDU et ELP dans l'Europe du sud-ouest »

Gonzalez-Feliu J., Nicolas Malhéné, Eleonora Morganti, Anna Trentini (2013).

« Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine - Expérimentation et finalisation d'outils de mesure, d'accompagnement et de suivi des démarches »

ADEME, 2018

« Mobilité des marchandises dans la ville durable – Les nouveaux enjeux de l'action publique locale »

Adeline Heitz Chercheure IFSTTAR, Université Paris-Est & Laetitia Dablanç Directrice de recherche IFSTTAR, Université Paris-Est (2019)

« La logistique, une activité urbaine qui passe au premier plan »

Laetitia Dablanc, urbaniste et chercheuse à l'IFSTTAR, Université Gustave Eiffel - Terra Nova, 10.04.2020

« The sustainable last mile. Faster. Cheaper. Greener »

Accenture, 2020

« La logistique urbaine face aux défis économiques et environnementaux »

Roland BERGER, 2020

« Pour un développement durable du commerce en ligne »

Rapport de France Stratégie, du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et de l'Inspection Générale des Finances, Février 2021

« Les 7 familles d'action pour les marchandises en ville »

Laboratoire Aménagement Economie Transport (LAET) – Diffusion Centre-Ville en Mouvement (2021)

« Mission LUD – Logistique urbaine durable », Janvier / juin 2021 Jean-Jacques Bolzan, Anne-Marie Idrac, Anne-Marie Jean

www.francelogistique.fr/wp-content/uploads/2021/10/211021_LUD_Rapport-final.pdf

Sites internet

Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologie.gouv.fr

Intercommunalités de France

www.adcf.org

ADEME

www.ademe.fr

France Logistique

www.francelogistique.fr

France Logistique 2025

www.economie.gouv.fr/france-logistique-2025-strategie-nationale-pour-logistique

GART

www.gart.org

France stratégie

www.strategie.gouv.fr

InTerLUD

www.interlud.green

Autres ressources vidéos

« Comprendre la logistique urbaine et identifier les moyens d'agir »

Les enjeux d'une logistique urbaine durable à faibles émissions

Version courte : La Poste, N°1 de la logistique urbaine |

Le Groupe La Poste

www.lapostegroupe.com/fr/la-poste-premier-acteur-de-la-logistique-urbaine

Version longue : Logistique urbaine

www.youtube.com/watch?v=Jobnnbojzso

Remerciements



Anne-Marie Idrac,
présidente de France Logistique

Danièle Patier,
chercheuse au LAET, présidente de l'Observatoire national de la mobilité et de l'énergie

Jonathan Sebbane,
directeur général de SOGARIS

Émilie Fodor,
cheffe de projet transport de marchandises et logistique urbaine – Grand Lyon Métropole

Thibaut Baladon,
chef de projets logistique urbaine et mobilité électrique – Bordeaux Métropole

Clément Billet,
chef du service Déplacements – Grand Besançon Métropole

Jean-Jacques Bolzan,
adjoint au Maire – Ville de Toulouse

Christine Duchenois,
DGA Développement et Aménagement – Communauté urbaine Caen la Mer

Philippe Perrin,
vice-président Vélo & Nouvelles mobilités – Toulouse Métropole

Enquête, entretiens et rédaction

Guy-Pierre Sachot,
Christelle Savignat,
direction du déploiement de
la logistique urbaine, Groupe La Poste

Pour Intercommunalités de France :

Anaëlle Contrepois,
Floriane Boulay,
Bertrand Macé,
Philippe Schmit

Suivi éditorial

Mathilde Lemée,
Chef de projets événementiels
et manifestations nationales,
coordinatrice éditoriale des études,
Intercommunalités de France

Mise en page

P2C

Crédits photographiques

Cédric Helsly – Centre-ville en
mouvement – Damien Vicart –
Ephoto Dam/Einden – Éric Huynh –
Florent Pannuti – Romuald Meigneux –
Sébastien Borda – Xavier Popy/REA

Impression

Handiprint

Date de publication

Janvier 2022

INTERCOMMUNALITÉS DE FRANCE



INTERCOMMUNALITÉS DE FRANCE

22, rue Joubert - 75009 Paris

T. 01 55 04 89 00

www.adcf.org

adcf@adcf.asso.fr