

Transport de marchandises en ville : quels enjeux pour les collectivités ?

Le transport de marchandises, indispensable au bon fonctionnement et au dynamisme des villes, a longtemps été considéré comme un mal nécessaire. La multiplicité d'acteurs impliqués tant dans la sphère institutionnelle que privée et la superposition des compétences entre collectivités en font un sujet complexe à traiter.

Pourtant, les enjeux publics sont bien identifiés par les agglomérations. Le transport de marchandises reste un des plus importants émetteurs de CO₂ et de polluants locaux en ville et son impact sur le niveau sonore urbain n'est pas négligeable. C'est également un élément structurant de la mobilité urbaine par la place qu'il occupe sur la voirie. Mais il reste pourvoyeur d'emplois non délocalisables et il est un des moteurs de la vitalité économique de la ville.

Toutefois, le transport est une prestation de service qui répond aux exigences de délais, de fiabilité, de souplesse et de coûts des commerçants, entreprises ou particuliers. Les actions des collectivités doivent donc être dirigées vers l'ensemble des acteurs impliqués dans la chaîne logistique, du chargeur au client, et pas seulement vers les transporteurs, même s'ils sont les plus visibles.

Cette fiche est la première d'une série à paraître présentant les outils à disposition des collectivités et les bonnes pratiques.

Au 1^{er} janvier 2014, les 8 Cete, le Certu, le Cetmef et le Sétra fusionnent pour donner naissance au Cerema : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

Certu 2013/39



MINISTÈRE
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE



Crédit photo : Certu, 2013

Éditions du Certu

Collection **Essentiel**

septembre 2013 www.certu.fr

Transport de marchandises : de quoi parle-t-on ?

Lorsque l'on évoque le transport de marchandises en ville, l'image qui revient le plus souvent est celle d'un camion en train d'effectuer une livraison. Mais le transport de marchandises ne se restreint pas à cette seule activité.

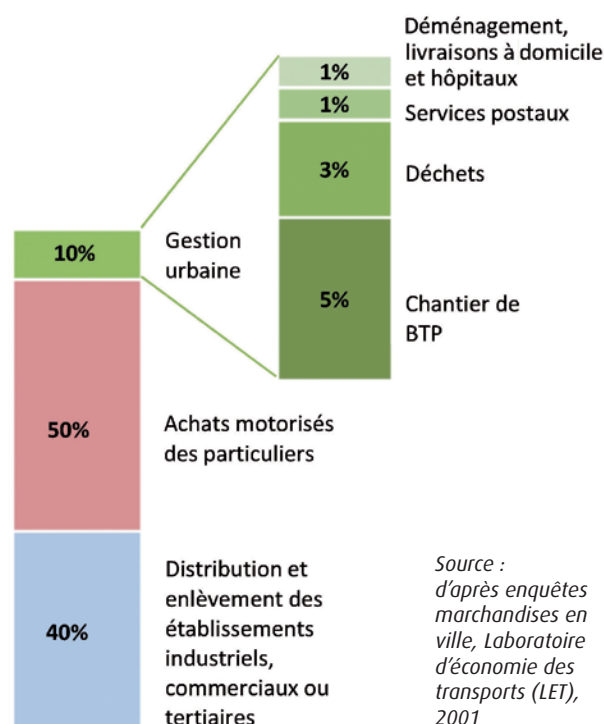
Il regroupe en effet les déplacements d'achats des particuliers, les flux de gestion urbaine (déchets, travaux publics...) et, bien entendu, la desserte des établissements industriels, commerciaux ou tertiaires.

En outre, le transport de marchandises en ville concerne à la fois les livraisons et les enlèvements. Une agglomération génère environ deux fois plus de livraisons que d'enlèvements.

En moyenne, chaque emploi dans une agglomération urbaine française génère une livraison ou un enlèvement par semaine mais il existe de fortes disparités selon le type d'activités et la taille des établissements : une pharmacie génère en moyenne neuf opérations de transport hebdomadaire par emploi alors qu'une activité tertiaire de type bureau en génère moins de 0,5.

Les opérations de transport sont équitablement réparties entre poids lourds (> 3,5 t) et véhicule utilitaire léger (< 3,5 t) et le recours au compte propre est légèrement plus fréquent (55 %) que le compte d'autrui (45 %).

Les achats des particuliers représentent plus de la moitié du trafic de marchandises en ville (en véhicule.kilomètre)



Lexique

Chargeur	entreprise détenant le fret à transporter.
Déplacement d'achat (motorisé)	déplacement effectué par un particulier pour son approvisionnement.
Enlèvement	déplacement du transport visant à récupérer des marchandises. Cela correspond à un chargement du véhicule. Il y a donc une expédition de marchandises.
Envoi	expédition d'une marchandise de plus de 1 kg.
Fret	cargaison, marchandise à transporter.
Livraison	déplacement du transport visant à remettre des marchandises. Cela correspond à un déchargement du véhicule. Il y a donc une réception de marchandises.
Logistique	ensemble des processus et actions permettant de mettre à disposition d'un client le produit souhaité, au bon endroit, au bon moment, au moindre coût et avec la meilleure qualité possible.
Mouvement	réception, expédition ou opération conjointe (réception et expédition) effectuée à l'aide d'un véhicule motorisé.
Messagerie	activité de transport de marchandise nécessitant au moins un arrêt sur une plate-forme pour une opération de tri, de groupage ou de dégroupage.
Tonne.kilomètre	unité de mesure des flux de marchandises. Elle est le produit du tonnage du chargement par la distance parcourue. Ainsi, la circulation d'un camion vide ne participe pas au transport.
Transport pour compte d'autrui	transport rémunéré pour compte d'un tiers. Le transport pour compte d'autrui fait donc intervenir un prestataire de transport.
Transport pour compte propre	pour une entreprise, transport de ses propres marchandises à l'aide de véhicules en propriété ou pris en location. Au besoin, il est possible de distinguer entre compte propre expéditeur et compte propre destinataire.

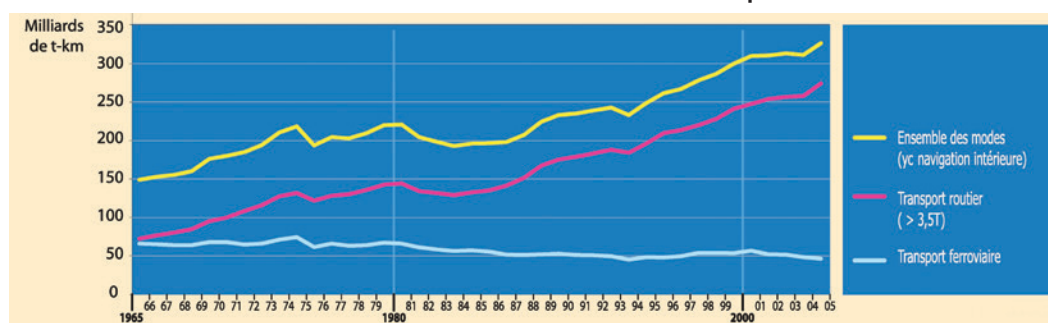
Le transport de marchandises : un secteur en évolution

Les échanges de marchandises sont en augmentation...

En 1965, 150 milliards de tonnes-kilomètres (t.km) étaient échangés en France. Ces échanges ont connu une croissance constante pour atteindre 358 milliards de t.km en 2011. Il faut en chercher la raison non seulement dans l'augmentation de la consommation des

ménages mais aussi dans l'évolution des méthodes de gestion et de distribution (minimisation des stocks, flux tendus) et dans la division spatiale des activités (polarisation spécialisation) qui engendrent un fractionnement des lots et accroissent la fréquence des expéditions.

Évolution du trafic marchandises en France depuis 1965



Source : MEDDE, issu de la Démarche prospective transports 2050, Conseil général de l'environnement et du développement durable, mars 2006

Dans les villes françaises, le nombre de mouvements de marchandises a fortement augmenté. Ainsi, entre 1988 et 2004, le nombre d'envois par habitant et par an a été multiplié par deux alors que le tonnage envoyé est resté sensiblement le même, signe d'un fractionnement des envois.

	1988	2004
Envois émis par habitant et par an	5,7	11,4 +100%
Tonnes émises par habitant et par an (T)	10,8	10 -8%

Source : enquêtes ECHO, Ifsttar, 2008

... et les pratiques de consommation évoluent

La consommation des ménages a fortement évolué : le budget annuel des ménages consacré à la consommation a triplé en 50 ans et les exigences sont de plus en plus élevées.

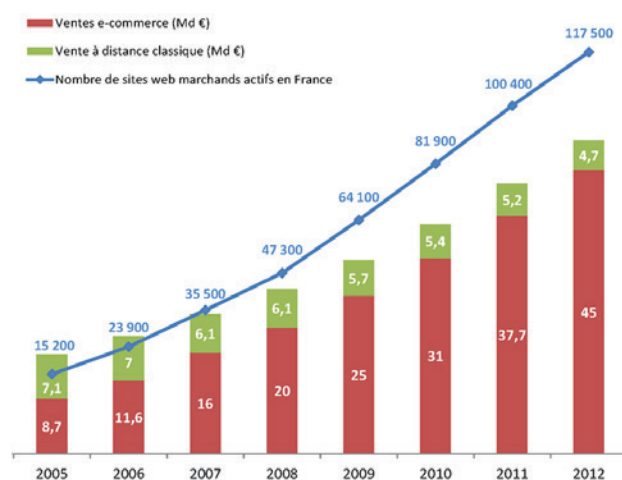
Le début du XXI^e siècle est caractérisé par l'essor du e-commerce qui a connu une croissance impressionnante au cours des dix dernières années. Le chiffre d'affaires du commerce en ligne a été multiplié par plus de cinq sur la période 2005-2012. Le nombre de sites internet marchands a connu une progression similaire.

Les prévisions restent optimistes avec une croissance du chiffre d'affaires annuel d'environ 15 % par an pour les cinq prochaines années. En 2012, le chiffre d'affaires du e-commerce a atteint 45 milliards d'euros. Cela correspond à 300 fois le chiffre d'affaires annuel moyen d'un hypermarché. Désormais, le commerce en ligne représente 8 % de l'ensemble du commerce de détail en France.

Mais si la vente à distance est en augmentation constante, elle ne se substitue pas pour autant aux déplacements d'achats des ménages. L'enquête nationale

transports et déplacements de 2008 montre que la part des déplacements locaux un jour de semaine pour le motif achat est restée stable à 18 % entre 1994 et 2008.

Le chiffre d'affaire du e-commerce et le nombre de sites marchands en France sont en forte croissance



Source : d'après données Fevad, 2013

Les mutations du système productif accroissent les besoins en transport

Au début du XX^e siècle, les nouveaux principes d'organisation du travail et l'augmentation des capacités de production permettent le développement d'une production en masse de biens standardisés (modèle fordiste). Ce type d'organisation se caractérise par l'importance donnée au stockage que ce soit en amont (matière première), durant la production (produits semi-finis) ou en aval (produits finis).

La crise économique de 1970 entraîne de profondes modifications. Les demandes des consommateurs deviennent fluctuantes (phénomènes de modes) et diversifiées (envies de personnalisation des produits). Les entreprises planifient leur production de biens en fonction des attentes des clients. Elles ont donc besoin d'un système de production plus réactif et plus flexible et optent pour des organisations en « juste à temps ». La ponctualité et la fiabilité des organisations du transport deviennent alors cruciales. La logistique, alors considérée comme une sous-fonction industrielle, devient garante des flux et du bon fonctionnement de l'entreprise. Dans le même temps, les évolutions technologiques (en particulier dans les transports) entraînent une mondialisation des marchés. La structuration territoriale des entreprises se modifie.

Au niveau international, elles engagent des opérations de délocalisation de leurs unités de production pour bénéficier d'une main-d'œuvre à moindre coût (Brésil,

Russie, Inde, Chine dans un premier temps). Le quadruplement du trafic maritime au cours des quarante dernières années en est une illustration.

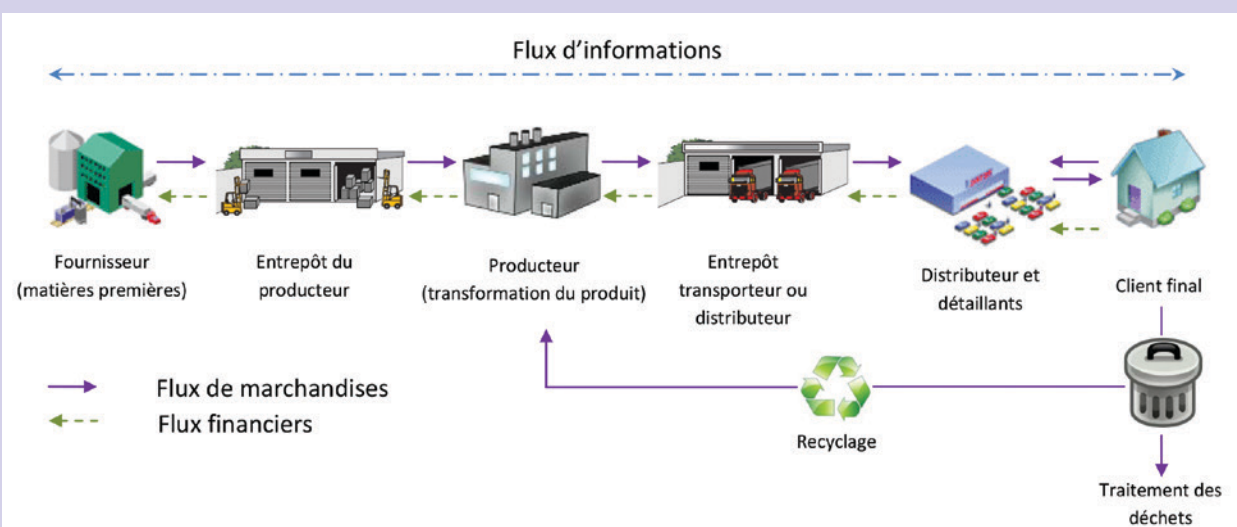
Au niveau local, les activités sont restructurées dans un objectif de concentration et de spécialisation, afin de réaliser des économies d'échelle. L'éloignement des aires de production et des bassins de consommation, ainsi que la diversification des produits, amènent une augmentation des distances de transport et l'émergence d'interfaces telles que les entrepôts et les plateformes logistiques.

	Taux de passage par une plateforme			
	Envois émis		Envois reçus	
	1988	2004	1988	2004
Agglomérations - 100 000 hab	4 %	65 %	4 %	24 %
Agglomérations + 100 000 hab	24 %	69 %	39 %	51 %
Agglomération parisienne	66 %	85 %	50 %	62 %

Source : enquêtes ECHO, Iffstar, 2008

Acheminer les marchandises en provenance ou à destination des villes demande une organisation logistique complexe. On peut définir la chaîne logistique comme étant un réseau comprenant les fonctions d'approvisionnement en matières premières, leur transport aux centres de production, leur transformation en composants puis en produits finis, la distribution du produit fini chez le client ainsi que le service après vente, le recyclage ou la mise au rebut des produits en fin de vie.

Représentation simplifiée d'une chaîne logistique



Source : Certu, 2013

Le maillon urbain : 1 % de la distance et 25 % des coûts logistiques

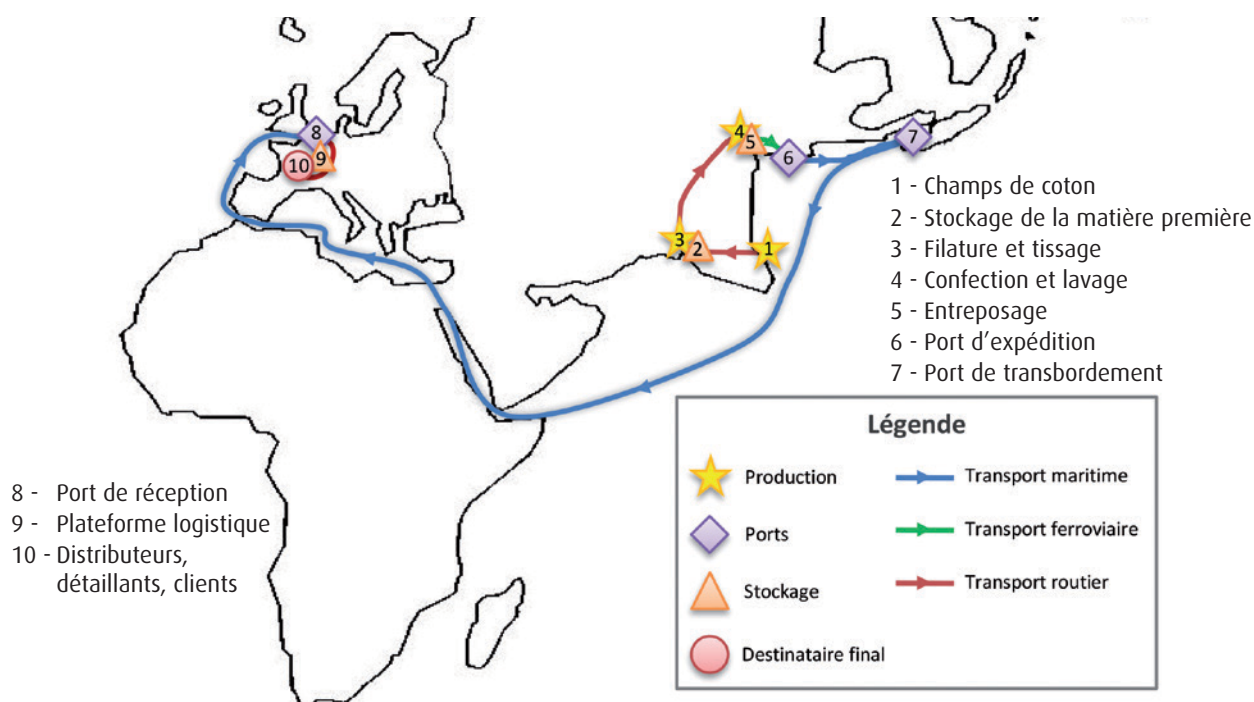
Le coût logistique global s'établit en valeur moyenne à 12 % du chiffre d'affaires net des entreprises en 2008 contre 10 % en 2005¹. Ce coût logistique global comprend à la fois les transports d'approvisionnement et de distribution, l'entreposage et les frais financiers liés aux stocks, et la logistique interne. Les coûts de transports représentent plus de la moitié des coûts logistiques, soit 6 % du chiffre d'affaires.

Le transport urbain de la marchandise représente en moyenne le quart des coûts logistiques payés par le

chargeur, alors que le maillon urbain ne représente qu'une très faible part de la distance de transport (parfois moins de 1 %).

Si les coûts de transport et logistique représentent une part assez faible des coûts totaux des entreprises, cette part a tendance à augmenter. Étant donné l'importance du niveau de concurrence, quelques pourcents de coûts peuvent être déterminants pour une entreprise. La compression des coûts de transport et logistique est donc un enjeu important pour celles-ci.

Un jean produit en Inde va parcourir plus de 25 000 kilomètres, soit plus de la moitié de la circonférence terrestre, avant d'être vendu en France.



Source : Certu, 2013 - inspiré du cas traité par C. Rizet (Ifsttar) et B. Keita (B2K Consultants) dans « Chaînes logistiques et consommation d'énergie », 2005

Transport et logistique : des emplois non délocalisables

Le secteur des transports et entreposage représente environ 1,7 million d'emplois soit 9 % de l'emploi total de l'économie marchande en France. Cela comprend les effectifs des professions du transport de marchandises et de la logistique, y compris les emplois supports². L'allongement graduel des distances entre le producteur et le consommateur augmente les besoins en transport et y compris sur le territoire national.

Ainsi, le secteur des transports a connu une croissance de l'emploi (avant la crise économique) alors que les autres activités industrielles en supprimaient. Si les nuisances engendrées par le transport de marchandises sont souvent pointées du doigt, il ne faut pas oublier qu'il reste un secteur économique créateur de richesses et pourvoyeur d'emplois non délocalisables.

¹ Résultats des enquêtes de l'association française pour la logistique (ASLOG)

² Si l'on se restreint à une approche sectorielle selon l'activité des entreprises on atteint environ 1 million d'emplois (cf. compte national des transports).

Les enjeux du transport de marchandises en ville

Assurer une bonne articulation entre acteurs publics et privés

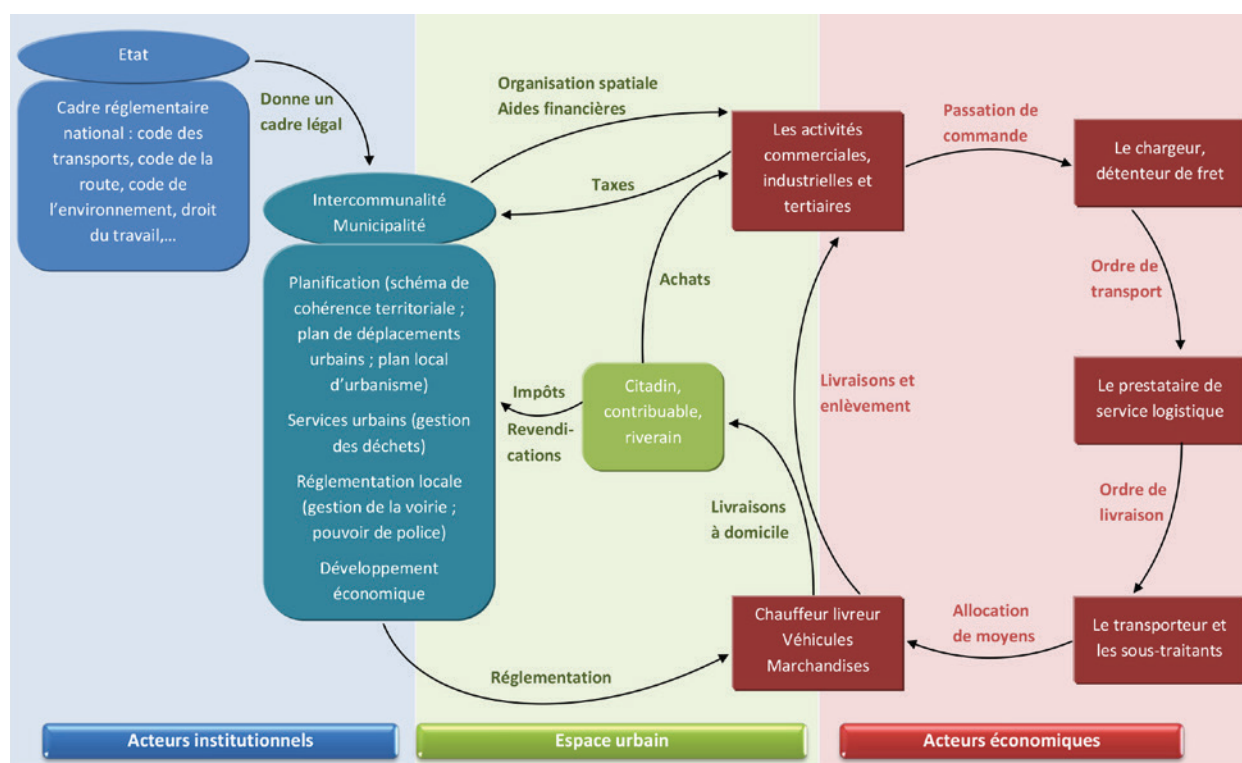
L'acheminement des marchandises en provenance ou à destination des villes fait appel à une multiplicité d'acteurs :

- les habitants de l'agglomération sont à la fois riverains, utilisateurs de la voirie, consommateurs de transport (livraisons à domicile), transporteurs de marchandises (déplacements d'achats) et émetteurs de marchandises (déchets). Ils subissent les nuisances des véhicules de transport sans toujours en percevoir l'utilité car ils ne se sentent pas concernés par l'approvisionnement des activités ;
- les acteurs économiques répondent à des logiques commerciales qui dépassent largement le cadre géographique d'une simple agglomération :
 - le chargeur, détenteur du fret, définit ses besoins et exigences en termes de délai ou de fréquence. Ces derniers vont ainsi modeler l'organisation logistique,

- les destinataires n'interviennent généralement pas dans l'organisation des transports mais ils peuvent définir le jour et la plage horaire de la livraison,
- les professionnels du transport s'occupent de la gestion des flux de marchandises. On peut distinguer deux grandes familles : les prestataires de service qui vont se charger du pilotage des flux et les transporteurs ou sous-traitants qui vont effectuer l'opération de transport ;
- les acteurs institutionnels organisent et régulent le transport de marchandises dans un souci d'amélioration du cadre de vie des habitants.

Ainsi, l'espace urbain devient le lieu qui cristallise les tensions entre des acteurs aux logiques différentes mais pas nécessairement antagonistes.

L'espace urbain au cœur des logiques d'acteurs



Parmi les acteurs du transport de marchandises en ville, seuls ceux situés au centre du graphique sont visibles et identifiés dans l'espace urbain. Pourtant, leur activité est dépendante des stratégies d'autres acteurs (à gauche et à droite du schéma) dont le cadre de travail dépasse celui d'une simple agglomération.

Source : Certu, 2013

Améliorer le partage de la voirie

Le transport de marchandises en ville représente une part importante du trafic...

Selon une estimation de l'Ifsttar³ et du LET⁴, le transport de marchandises représente 20 milliards de km par an en zone urbaine. Ce nombre est à rapprocher des 100 milliards de kilomètres effectués par des véhicules particuliers en ville chaque année. Dans le détail, ces 20 Mds sont répartis entre les poids lourds (5,3 Mds de km), les véhicules utilitaires légers (4,7 Mds de km) et les véhicules particuliers utilisés pour les déplacements

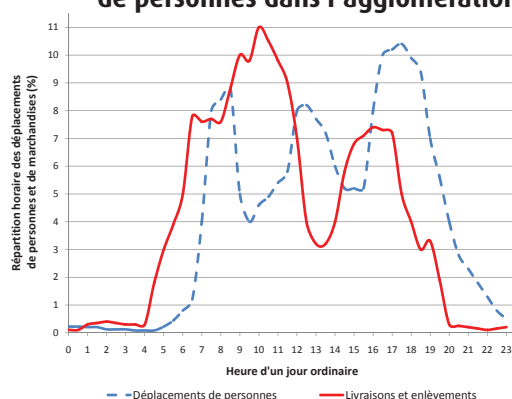
domicile-achat (10 Mds de km). Il semble alors délicat d'imputer les problèmes de congestion aux seuls véhicules de marchandises. Pour autant, le transport de marchandises en ville est un élément structurant de la mobilité urbaine car, rapporté en unité de véhicule particulier⁵, il représente 15 à 25 % des véhicules.kilomètres et donc du trafic.

...en particulier durant la période de pointe du matin

Les horaires de livraisons sont imposés par l'ouverture des établissements industriels, commerciaux ou tertiaires. Les livraisons se font donc principalement entre 7 h et 11 h et entre 15 h et 17 h. Il y a donc des plages horaires communes entre les périodes de pointe des marchandises et celles des personnes (entre 7 h et 9 h et entre 16 h et 17 h).

En particulier, jusqu'à 20 % des déplacements de personnes et de marchandises sont concentrés durant la période de pointe du matin (7 h - 9 h), période la plus sujette à congestion.

Rythmes horaires des livraisons/enlèvements et des déplacements de personnes dans l'agglomération de Bordeaux



Source :

- enquête TMV, Bordeaux, 1995, traitements LET
- enquête déplacement des ménages, 1990, traitement Ifsttar

Les livraisons s'effectuent encore souvent en double-file

La durée moyenne d'une livraison en ville est courte : deux arrêts sur trois font moins de 10 minutes. Cependant, il n'est pas rare que le stationnement du véhicule soit gênant. Parmi les livraisons s'effectuant sur la voirie publique, 1/3 des livraisons se font en double-file et 1/3 sur le trottoir. Le tiers restant correspond à des arrêts sur des emplacements autorisés : stationnement public, rue piétonne ou aire de livraison⁶. Les livraisons peuvent également se faire sur emprise privée mais seulement 30 % des établissements en milieu urbain offrent un lieu de stationnement privé pour les livraisons. Ils ne sont plus que 5 % dans le centre-ville.

L'aire de livraison n'est finalement utilisée pour l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement que dans 10 % des cas. En effet, elle ne répond que trop rarement aux besoins des chauffeurs-livreurs. Elle est soit sous-dimensionnée, soit mal située, soit utilisée par des véhicules particuliers en stationnement.



Véhicule particulier en stationnement sur une aire de livraison

³ IFSTTAR : institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

⁴ LET : Laboratoire d'économie des transports

⁵ On utilise l'unité de véhicule particulier (UVP) pour prendre en compte les différents types de véhicules afin de déterminer le volume de circulation. Un véhicule léger ou une camionnette correspondent à un UVP et un poids lourd de plus de 3,5 tonnes correspond à 2 UVP.

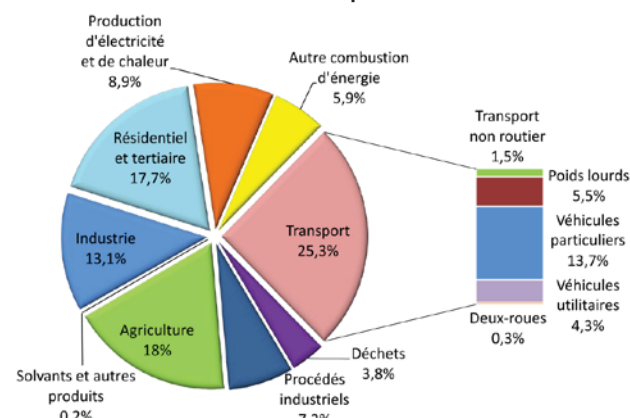
⁶ Analyse Certu d'après enquêtes nationales marchandises en ville et enquêtes d'agglomération (2008-2012)

Limiter les émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de polluants du secteur des transports de marchandises peuvent être réparties en deux grandes catégories : les polluants locaux (monoxyde de carbone [CO], oxydes d'azote [NOx], hydrocarbures [HC], particules,...) qui ont des effets nocifs sur la santé et les gaz à effet de serre (dioxyde de carbone [CO₂], hydrofluorocarbure [HFC], ...) qui participent au réchauffement climatique de la planète.

Le secteur des transports est le principal émetteur de gaz à effet de serre en France. La majeure partie des émissions du transport est due aux déplacements de personnes. Le transport de marchandises peut se faire en poids lourds, en véhicules utilitaires ou en véhicule particulier (achats). Les véhicules utilitaires ne sont utilisés pour un motif de transport de marchandises que pour environ 40 % des déplacements. On considère que le transport de marchandises contribue à un peu plus de 10 % des émissions de GES en France ce qui est important mais reste inférieur à d'autres secteurs.

Le secteur des transport est le premier émetteur de gaz à effet de serre en France métropolitaine.



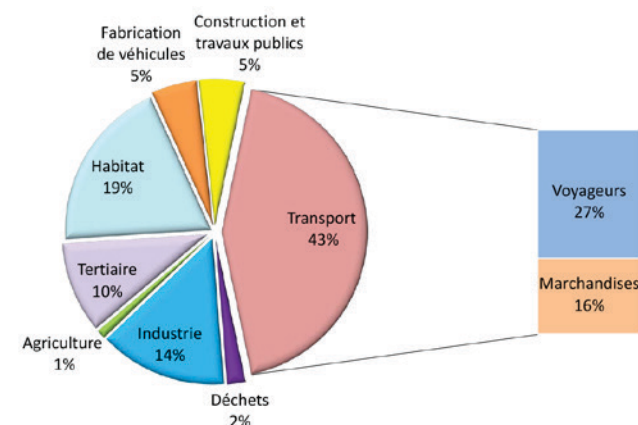
Source : Citepa, format Secten, 2012

En milieu urbain, les transports représentent entre 35 % et 50 % des émissions de gaz à effet de serre. Les marchandises représentant environ 15 % de ces émissions contre 30 % pour les voyageurs.

Les politiques publiques mises en place dans les grandes villes ont permis de limiter la croissance des émissions du transport de voyageurs (ou même, dans le cas de Lille, de les faire baisser). Pourtant, les émissions du secteur des transports sont en hausse portées par la croissance des émissions du transport de marchandises (+ 21 % à Lille entre 1998 et 2006).

À l'heure où il est demandé aux collectivités locales⁷ de réaliser un bilan d'émissions de gaz à effet de serre sur leurs territoires et de s'engager dans des actions pour atteindre les objectifs de réduction nationaux (- 20 % d'ici 2020 et - 75 % d'ici 2050), on comprend l'enjeu que représentent les marchandises en ville.

À Lille, les transports représentent 43 % des émissions de gaz à effet de serre. Le transport de marchandises représente 16 % du total des émissions.



Source : Bilan carbone de l'agglomération lilloise, LMCU, 2009

⁷ Articles L.229-25 et L.229-26 du Code de l'environnement

Participer à l'amélioration de la qualité de l'air

La pollution atmosphérique atteint des niveaux dangereux pour la santé dans de nombreuses villes.

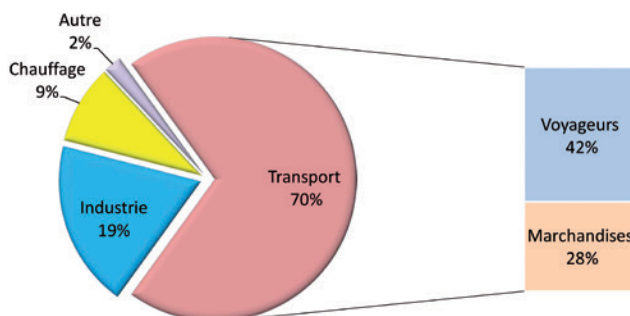
En milieu urbain, les transports représentent en moyenne 70 % des NOx et 32 % des particules fines (PM10). Le transport de marchandises contribue à ces émissions à hauteur de 40 % pour les NOx et 50 % pour les particules.

En outre, du fait de l'augmentation du trafic, la France ne respecte pas encore toutes les normes européennes (en particulier pour les particules fines PM10 et les NOx). Or, les effets néfastes sur la santé des particules ont été clairement démontrés. La Commission européenne estime que plus de 42 000 décès prématurés par an en France sont en relation avec l'exposition chronique aux particules fines d'origine anthropique. Cela correspond à une perte moyenne d'espérance de vie d'environ 8 mois.

Pourtant des progrès notables ont été réalisés en matière de réduction de la pollution atmosphérique au cours des 20 dernières années. Les émissions de gaz polluants des véhicules sont encadrées depuis 1990 par des normes d'émissions européennes (normes Euro) qui fixent des valeurs limites aux véhicules neufs de plus de 3,5t. En 20 ans, les améliorations technologiques et l'évolution des normes nationales ont permis de diviser par 7 les émissions de NOx et de CO, par 5 les HC et par 20 les particules.

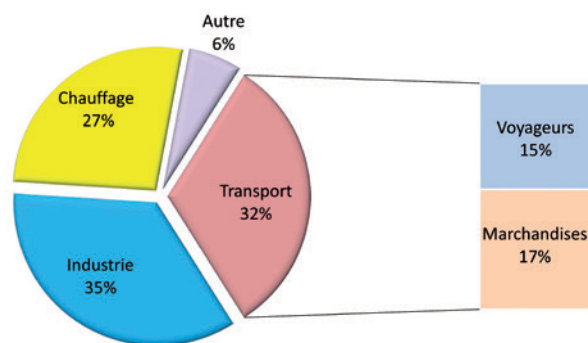
L'action locale est donc primordiale et des actions sur le transport de marchandises sont nécessaires (au même titre que des actions sur les véhicules particuliers) en tenant compte de leur soutenabilité sociale et économique.

Le secteur des transports est le principal émetteur d'oxydes d'azotes (NOx) dans les grandes agglomérations.



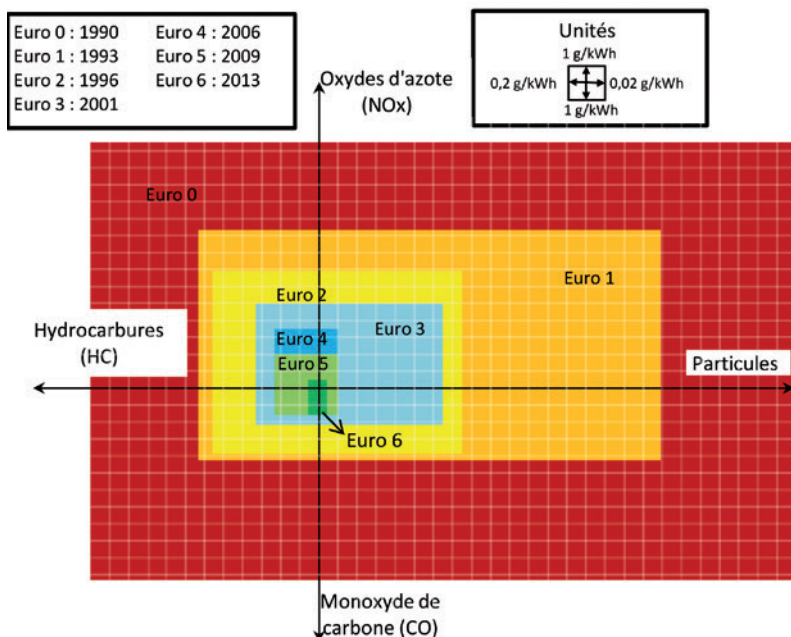
Source : Certu, 2013 d'après PPA et enquêtes nationales marchandises en ville

Les transports contribuent au tiers des émissions de particules fines (PM10) dans les grandes agglomérations.



Source : Certu, 2013 d'après PPA et enquêtes nationales marchandises en ville

De la norme Euro0 (1990) à Euro6 (fin 2013) : un volontarisme clairement affiché



Lire le schéma : la surface représente la permisivité des normes Euro : plus la surface est petite, plus les émissions sont faibles. La norme Euro6 est donc beaucoup plus stricte que les normes précédentes.

Source : Certu, 2013

Réduire l'impact sonore

La problématique du bruit lié au transport de marchandises en ville est double : premièrement, le bruit généré par la circulation des véhicules utilitaires et industriels et deuxièmement, le bruit généré par les opérations de livraisons ou d'enlèvements des marchandises.

Une enquête nationale, « Les nuisances environnementales des transports : ce qu'en disent les Français »⁸, confirme que le bruit émis par les transports est considéré par les Français comme la première nuisance environnementale vécue au quotidien dans leur domicile.

Près de 34 % d'entre eux se déclarent en effet gênés par le bruit, notamment par celui du trafic routier. Dans le même temps, les Français considèrent qu'il est principalement de la responsabilité des collectivités territoriales de contrôler et de réduire les émissions locales de bruit des infrastructures de transport.

En terme de circulation, deux sources de bruit peuvent être retenues :

- le bruit de moteur faisant l'objet d'une réglementation évolutive en fonction de la puissance du véhicule ;
- le bruit de roulement engendré par le contact des pneumatiques sur la chaussée.

L'analyse sur les émissions de bruit réalisée à Bordeaux montre que le transport de marchandises génère une hausse du niveau sonore de 5 dB(A) en moyenne sur l'heure de pointe du matin, heure la plus chargée pour le transport de marchandises.

En ce qui concerne les opérations de livraisons/enlèvements de marchandises, les nuisances sonores sont en général générées par le fonctionnement des équipements annexes des véhicules (hayon élévateur, groupe frigorifique), la manutention des contenants, l'ouverture et la fermeture des véhicules et des bâtiments.

Seuils de gênes (source : Ademe)

Les seuils de déclenchement de la gêne face au bruit des transports sont :

- pour la route : 55 dB(A) la nuit ; 60 dB(A) le jour
- pour le ferroviaire : 60 dB(A) la nuit ; 65 dB(A) le jour
- pour les TGV : 55 dB(A) la nuit ; 60 dB(A) le jour
- pour l'avion : 50 dB(A) la nuit ; 55 dB(A) le jour

Les seuils de perturbations du sommeil, quant à eux, sont :

- pour un sommeil agité : 30 dB(A) dans la chambre
- pour un réveil : 45 dB(A) dans la chambre

Mesures des bruits effectuées sur Bordeaux

Niveaux de bruit VP



Niveaux de bruit VP + TMV



Échelle de bruit en dB(A)

Source : ARIA Technologies, 2000 - System consult - Polydrom

La modélisation⁹ effectuée sur Bordeaux (période de pointe du matin) montre que le niveau de bruit des véhicules particuliers seul respecte la valeur limite de 65 dB(A) (en bleu). La prise en compte des véhicules de transport de marchandises augmente cette valeur de plusieurs décibels. La hausse de bruit se constate en particulier sur les pénétrantes, la rocade et les voies rapides intérieures (couleur rouge ou noire soit + 5 dB(A) à + 10 dB(A)). Pour autant ce sont bien sur les deux types de trafic, voyageurs et marchandises, qu'il convient d'agir.

⁸ Réalisée en 2008 par le Laboratoire transport environnement de l'Ifsttar

⁹ Ces deux cartes ont une valeur informative. Ce ne sont pas des cartes de bruit stratégiques.

Maîtriser le phénomène de desserrement logistique

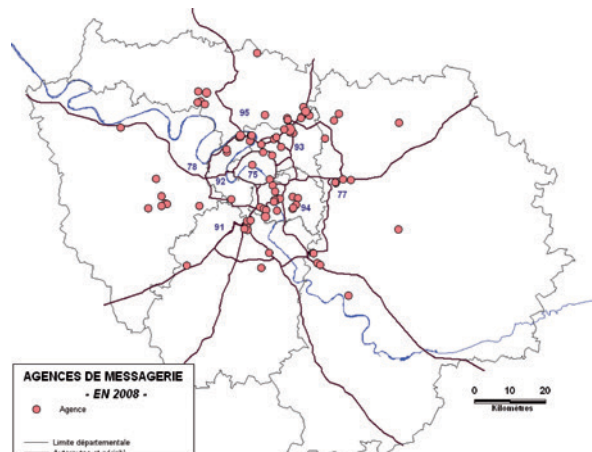
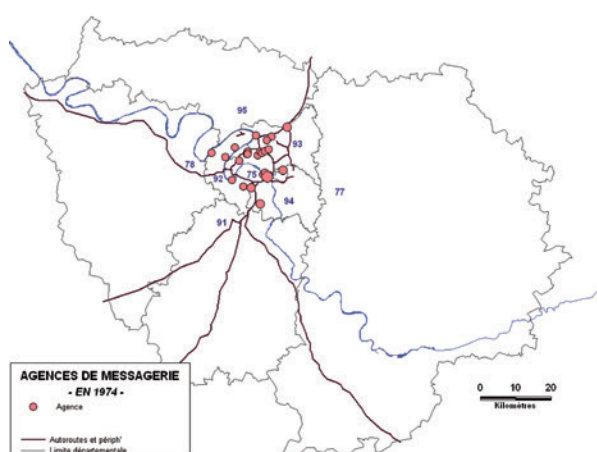
Au cours des dernières années, la pression foncière et les arbitrages en matière d'occupation des sols ont conduit les activités logistiques à s'éloigner progressivement des centres urbains. L'origine de ce phénomène, qualifié de desserrement logistique, est double.

D'une part, les mécanismes du marché de l'immobilier logistique, d'origine privée, contribuent à cet éloignement. L'opérateur foncier recherche à maximiser ses gains et privilégie donc les activités commerciale, de service ou d'habitat au détriment des activités logistiques. Le logisticien, quant à lui, préférera s'implanter

sur un espace alliant un foncier à moindre coût et une accessibilité routière maximale.

D'autre part, les activités logistiques gardent une image assez négative essentiellement du fait des nuisances visuelles et sonores qu'elles sont supposées générer. Les élus et riverains sont donc assez peu enclins à accepter ce type d'activité. Pourtant, le bâtiment logistique d'aujourd'hui est bien différent de celui des années 1970 et il est davantage susceptible de s'intégrer dans un espace urbain contraint et habité.

En 30 ans, le nombre d'agence de messagerie en Île-de-France s'est accru et elles se sont éloignées de quelques dizaines de kilomètres des centres urbains.



Source : Dablan et Andrianakaja, Ifsttar, 2011

Le desserrement logistique devient un problème majeur des grandes agglomérations. En effet, les acteurs de la distribution ont vu leur temps d'accès à la ville croître ce qui, compte-tenu de la réglementation sur le temps de travail des chauffeurs-livreurs, a diminué le temps dédié aux livraisons.

Dans ces conditions, les tournées sont moins productives (moins de livraisons faites par tournées) et il faut parfois recourir à un nombre de véhicules plus important pour un même nombre de livraisons, ce qui impacte évidemment le trafic en créant de la congestion. En outre, cela a augmenté les coûts de desserte ainsi que les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux.

Réintégrer des établissements à vocation logistique dans les villes devient une nécessité pour optimiser la circulation des marchandises et le rôle des collectivités est primordial. Ainsi, les espaces logistiques urbains (ELU), équipements destinés à recomposer les flux qui parcourent la ville par la mise en œuvre de points de rupture de charge en milieu urbain dense, peuvent permettre des gains environnementaux importants.

Le rôle de la collectivité peut donc être d'adopter un rôle de promotion des espaces logistiques urbains en préservant des zones, en identifiant des opportunités foncières ou en assurant le lien entre les porteurs de projets et les propriétaires fonciers. En contrepartie, elle peut demander que les bâtiments et les opérateurs de transport répondent à des exigences sociales et environnementales compatibles avec le milieu environnant.

Réduire les distances de transport en réintégrant la logistique dans le tissu urbain est une idée centrale qui ne pourra se concrétiser que par la maîtrise foncière.

Des enjeux aux actions

Les collectivités locales se sont bien emparées des différents enjeux du transport de marchandises en ville. Toutefois, l'action est rendue difficile par la multiplicité des acteurs publics et privés concernés.

Pourtant, toute action positive sur le transport de marchandises passe par la participation et l'adhésion des professionnels, non seulement du transport, mais de la sphère économique en général ainsi que celle des habitants et des associations.

Conscientes de cela, certaines agglomérations ont fait le choix de formaliser une instance de gouvernance permettant ainsi une meilleure acculturation entre les acteurs et un partage des priorités d'actions.

Un autre frein réside dans la connaissance, parfois partielle, des leviers d'action. Au lieu d'utiliser la

réglementation pour limiter la circulation des camions en milieu urbain, pourquoi ne pas s'en servir pour donner un avantage aux transporteurs s'engageant dans des démarches vertueuses ?

Ne pourrait-on pas également renforcer le contrôle des aires de livraison pour assurer un meilleur partage de la voirie publique en diminuant les livraisons en double-file ?

Les documents de planification ne devraient-ils pas, dès à présent, essayer de limiter le desserrement logistique en préservant les activités logistiques encore implantées en milieu urbain et en identifiant de nouveaux sites ?

Autant de questions sur lesquelles plusieurs agglomérations ont commencé à agir et dont les bonnes pratiques seront présentées dans une série de fiches à paraître.

Vos contacts au Certu

- Thomas Plantier – thomas.plantier@developpement-durable.gouv.fr
- DD.certu@developpement-durable.gouv.fr

Pour en savoir plus

- *Logistique urbaine : agir ensemble* – FNE, Ademe, Paris, septembre 2010, 108 p.
- *Logistique et distribution urbaine* – Pipame, novembre 2009, 68 p.
- *Le transport de marchandises* – Michel Savy, Paris : Eyrolles – Éditions d'Organisation, 372 p.
- *Chiffres clés du climat : France et Monde*. Édition 2013 – MEDDE/SOeS, 44 p.
- *Rapport de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement. Santé et qualité de l'air extérieur* – CGEDD/SEEIDD, juillet 2012, 97 p.
- *Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France. Séries sectorielles et analyses étendues* – Citepa, avril 2012
- *Quelle gouvernance pour la logistique urbaine ?* – Certu, à paraître
- *Aires de livraison : planifier, aménager et gérer l'accueil des véhicules* – Certu, 2013
- *La réglementation en matière de logistique urbaine : un levier sous-utilisé ?* – Certu, à paraître
- *Les espaces logistiques urbains* – Certu, à paraître
- *Les services de livraison : nouveaux besoins, nouvelles pratiques* – Certu, à paraître

Cette fiche a été réalisée par Thomas Plantier (Certu) avec la contribution de Cécile Clément-Werny (Certu).

Tous nos remerciements aux relecteurs de l'Ifsttar (Lætitia Dablanç), du Grand Lyon (Diana Dizian), de LUTB (Bernard Favre), de Renault Trucks (Denis Caux), de FNE (Jean Thévenon), du Gart (Marie Molino), de la DGITM (Arnaud Lagrange), du Cete de l'Ouest (Olivier Gavaud), ainsi qu'à l'ensemble des relecteurs du Certu.

Mise en page : Helphi'Com 09 66 93 01 75

Certu

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

2, rue Antoine Charial - CS 33 927 - 69 426 Lyon Cedex 03 - France

téléphone : +33 (0) 4 72 74 58 00 - fax : +33 (0) 4 72 74 59 00

www.certu.fr

Collection Essentiel - ISSN : 2263-8725

© Certu 2013 - La reproduction totale ou partielle de ce document doit être soumise à l'accord préalable du Certu

