

— 28 NOVEMBRE 2017 —

SYNTHÈSE DU SÉMINAIRE
LOGISTIQUE URBAINE
DES ASSISES DE LA MOBILITÉ

Sommaire

Objectifs	2
Diagnostics et débats	3
Conclusions et propositions	5

Corinne BLANQUART, IFSTTAR
Laëtitia DABLANC, IFSTTAR



Objectifs

Organisé dans le cadre des Assises de la mobilité, l'objectif de cet atelier était d'**éclairer les leviers d'une politique de promotion d'une logistique urbaine innovante**. La logistique urbaine devient innovante lorsqu'elle permet de concilier réponse efficace aux nouvelles demandes de l'économie et respect des équilibres sociaux et environnementaux. Les flux de marchandises sont essentiels au fonctionnement de la ville tout en générant des problèmes majeurs (pollution, congestion). Les sociétés, et singulièrement les sociétés urbaines, constituent d'importantes consommatrices de biens et les comportements des consommateurs connaissent de très rapides changements. De nombreuses innovations se déploient en matière de logistique urbaine mais il faut créer un cadre propice à une logistique urbaine durable en jouant sur tous les leviers, en termes d'aménagement, de cadre réglementaire ou de soutien à l'innovation notamment.

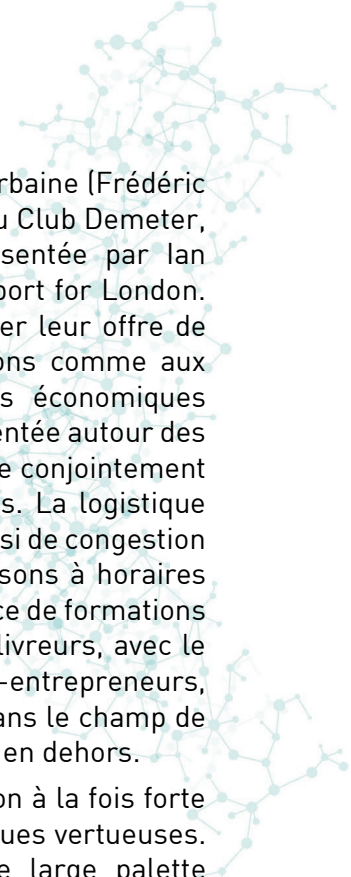
L'atelier a souhaité dans ce cadre montrer des exemples emblématiques de mise en œuvre, parfois européens, et les conditions de leur répliquabilité. Il s'est structuré autour de deux axes : l'un sur les nouveaux **lieux** urbains de la logistique, l'aménagement logistique et la gestion du foncier correspondant ; l'autre sur les **flux** et la mobilité, pour la mise en place d'un écosystème favorable à l'innovation (réglementation, concertation, soutien).

Un **diagnostic** de la logistique urbaine a été présenté en introduction par Mme la Ministre en charge des Transports. Elle a tout d'abord souligné l'extrême **agilité**, la flexibilité des logisticiens qui réussissent à répondre, dans un milieu urbain de plus en plus complexe, aux exigences des entreprises et consommateurs, dans un contexte où le e-commerce augmente de plus de 15 % par an. Elle a également souligné les défis sociaux et environnementaux des évolutions en cours : apparition de formes particulièrement dérégulées de travail, congestion et émissions polluantes, étalement logistique, exigences déraisonnables des consommateurs en faveur de livraisons gratuites et immédiates. Elle a encouragé les participants à l'atelier à identifier les solutions qui permettront de concilier objectifs écologiques et économiques.

Un **panorama des nouvelles tendances** de la logistique urbaine présenté par Laëticia Dablanç, IFSTTAR, a montré la **convergence internationale** des bouleversements actuels. Les aires urbaines voient s'accroître leur rôle logistique et la visibilité des activités liées au traitement des marchandises : entrepôts de plus en plus nombreux et de plus en plus grands, nouvelles façons de consommer via les commandes en ligne (un million de livraisons aux particuliers chaque jour à New York), livraisons « instantanées ». Les évolutions technologiques (applications numériques et données massives) permettent une gestion plus optimisée des actifs logistiques et l'offre de nouveaux services et transforment les chaînes de valeur. Les véhicules électriques ont un potentiel de marché pour les utilitaires urbains avec l'amélioration des batteries et des modèles plus adaptés aux professionnels. Les véhicules autonomes, la régulation plus automatisée du trafic et du stationnement vont également transformer les pratiques. Les villes de leur côté ont les moyens de gérer la logistique urbaine, même si elles restent souvent trop timides dans leurs applications. Les plus innovantes en la matière ne sont pas celles qui mettent en avant des schémas sophistiqués mais celles qui, comme Göteborg, garantissent avant tout un **espace public aux règles claires**, réalistes, phasées et bien contrôlées. Les villes doivent aussi se concentrer, en coordination avec les régions et l'État, sur l'enjeu de **l'emploi** : formation des jeunes, régulation des nouveaux métiers issus de l'économie numérique, renforcement de l'attractivité du secteur.

Une première table ronde a réuni des professionnels et institutionnels (Jean-Louis Missika, Diana Diziain, Jean-Sébastien Leridon, Jonathan Sebbane) autour de l'optimisation de l'urbanisme logistique et des nouveaux lieux des marchandises dans la ville. La logistique redevient visible aux yeux des urbains : multiplication des relais pour les livraisons et nouveaux partenariats (comme Relais Colis et la RATP), nouvelle niche immobilière des entrepôts urbains pour le e-commerce et la messagerie express, modèle asiatique de l'entrepôt urbain à très faible empreinte foncière. Comme le montre l'exemple de la ville de Paris et de Sogaris, l'innovation urbanistique et architecturale sur les équipements logistiques est dynamique, il faut pour AFILOG la favoriser si l'on veut répondre aux nouveaux besoins d'entrepôts urbains, contribuer à la massification des flux de marchandises vers les villes tout en améliorant leur intégration environnementale dans l'espace urbain.

Les débats avec la salle ont évoqué la réduction des nuisances et l'équipement des lieux logistiques en solutions pour les carburants alternatifs, la formation des architectes, la dimension métropolitaine et pas seulement communale des décisions d'urbanisme, le statut ambigu des entrepôts du e-commerce, de fait instruments de concurrence aux commerces urbains.



Une seconde table ronde a réuni des professionnels français de la logistique urbaine (Frédéric Delaval du groupe La Poste, Frédéric Murat de coursier.fr et Julien Darthout du Club Demeter, représentant les chargeurs) et une collectivité étrangère, Londres, représentée par Ian Wainwright, précédemment directeur de l'équipe logistique urbaine de Transport for London. Les interventions ont montré la nécessité pour les prestataires de différencier leur offre de services pour l'adapter aux exigences des usagers, à la nature des livraisons comme aux caractéristiques des territoires, avec la difficulté d'identifier des modèles économiques associés. Le groupe La Poste par exemple articule une gestion des services orientée autour des besoins des clients, mais aussi une gestion plus globale de la logistique urbaine conjointement avec les collectivités et les autres prestataires dans le cadre de consortiums. La logistique urbaine représente en effet pour la collectivité des enjeux d'émissions, mais aussi de congestion ou encore des enjeux sociaux. Le Club Demeter a montré l'intérêt des livraisons à horaires décalés relativement à la congestion, qui nécessitent par ailleurs la mise en place de formations spécifiques. Sur le plan social, la coexistence de statuts très divers pour les livreurs, avec le développement des plateformes numériques ayant recours à des auto-entrepreneurs, nécessite un ajustement des réglementations entre des entreprises entrant dans le champ de la convention collective nationale des transports routiers et d'autres se situant en dehors.

Au final, l'exemple de Londres a montré l'intérêt d'articuler une réglementation à la fois forte et bien contrôlée, et des actions valorisant ou offrant des avantages aux pratiques vertueuses. Les échanges avec la salle ont souligné la nécessaire articulation d'une large palette d'instruments d'interventions.



Conclusions et propositions

Mme la députée Valérie Lacroute, en charge du groupe technique Intermodalité des Assises, a conclu les débats en se félicitant de la richesse des échanges. Elle a sollicité l'ensemble des participants, qui peuvent encore adresser des compléments de contributions aux Assises. Elle a levé un premier voile sur les grands axes de mesures identifiés par le groupe pour optimiser la logistique urbaine :

- **réduire la fragmentation des réglementations locales**, dans un contexte où les règles de circulation ou d'horaires strictement communales compliquent les tournées de livraison et freinent l'optimisation logistique. Des chartes de logistique urbaine intercommunales sont à favoriser. À terme, la mise à disposition en *open access* des données réglementaires permettrait aux professionnels d'anticiper et de rendre leurs organisations plus efficaces ;
- **endiguer l'étalement logistique** et promouvoir un urbanisme logistique à empreinte foncière et énergétique plus réduite, en réduisant notamment les obstacles réglementaires aux constructions innovantes ;
- **verdifier les flottes de véhicules** au moyen notamment d'une fiscalité incitative pour l'acquisition de véhicules utilitaires propres, des actions en termes de marchés publics, l'élaboration d'un indicateur environnemental pour informer le consommateur sur les solutions durables de livraison.

En conclusion, les échanges nombreux dans les tables rondes, avec la salle ou encore autour du café d'accueil, ont dégagé semble-t-il un certain nombre de **consensus sur les orientations à promouvoir** dans le cadre des Assises et de la prochaine loi d'orientation des mobilités. Relevons en particulier les suivantes :

Les autorités aux différents niveaux d'action publique **ont les moyens d'agir** pour déclencher un mécanisme vertueux d'amélioration progressive mais substantielle de la logistique urbaine dans les villes françaises.

Les **zones à circulation restreinte** bannissant les plus vieux véhicules (notamment de livraison) doivent être mises en place de façon volontariste et de préférence intercommunale, selon un calendrier annoncé à l'avance afin que les professionnels puissent engager les investissements nécessaires. L'utilisation de caméras de lecture automatique des plaques d'immatriculation facilite considérablement le respect des règles et devrait être autorisée.

Un système métropolitain ou régional de **tarification modulée** (en fonction des horaires et des performances environnementales des véhicules) de l'usage des voiries pour les circulations logistiques peut contribuer, à l'exemple de Londres, à rendre l'écosystème urbain réglementaire plus favorable aux organisations logistiques optimisées.

Les aides publiques d'État pour **véhicules propres** pourraient différencier les véhicules utilitaires légers des véhicules des particuliers. Pour les véhicules lourds, les solutions au gaz (et notamment au biométhane) et les solutions hybrides sont à favoriser.

Il faut **sensibiliser les consommateurs** aux coûts et aux impacts environnementaux comparés de diverses situations de livraison. La conception d'indicateurs pourrait faire l'objet d'un appel à propositions de l'Ademe ou de l'Agence nationale de la recherche.

Il faut **encadrer le développement des plateformes numériques** faisant appel au travail indépendant de livreurs : par une réforme du registre des transports légers, par davantage de

contrôles, par la formation et la professionnalisation des coursiers auto-entrepreneurs.

Encourager et faciliter **la construction d'entrepôts urbains** permettrait de massifier les flux d'entrée et de sortie des marchandises et d'élargir l'offre pour les prestataires logistiques. La France doit s'inspirer des normes européennes concernant les règles de sécurité et parvenir à une réduction importante des délais de permis de construire. Il faut faciliter la mixité des fonctions et d'une façon générale promouvoir l'imagination (« hôtels logistiques », paysagisme, innovations thermiques et énergétiques, traitement du bruit, réutilisation des délaissés urbains et friches), en sensibilisant la conférence des écoles d'architecture.

Une planification de niveau régional des bâtiments logistiques avec pour objectif de « clustériser » les entrepôts périurbains pourrait être facilitée par un rôle plus mobilisateur donné aux PLU intercommunaux, aux SCoT, au SDRIF et aux SRADDET ainsi qu'aux plans d'aménagement des zones d'activité économique quant à la localisation et l'organisation des implantations logistiques. Une question particulière concerne l'accès en transport public. Un **guide technique** pourrait être élaboré sur l'urbanisme et l'architecture logistiques.

Pour promouvoir **l'innovation en logistique urbaine**, il faut offrir des conditions favorables à ceux des prestataires logistiques qui veulent innover, ce qui inclut des règles d'accès en ville claires et bien appliquées, devant notamment permettre la suppression des plus vieux véhicules et des pratiques anti-concurrentielles. Les **systèmes de labellisation** identifiant les transporteurs vertueux sont parallèlement à développer. Les municipalités devraient accorder des facilités à des initiatives innovantes d'utilisation de la voirie publique (consignes automatiques, remorques servant d'entrepôt éphémère...).

La recherche en innovation de logistique urbaine doit être favorisée. Une partie de cette recherche peut être pilotée (par exemple, nouvelles méthodes de collecte et traitement de données), via notamment le programme national Marchandises en ville et bénéficier pour cela d'une ligne budgétaire au sein de l'ANR. Les collectivités locales ayant rédigé une charte logistique intercommunale pourraient être favorisées dans les sélections de projets. Pour anticiper et développer la prospective, il faut donner toute sa place à la logistique urbaine dans le futur **Observatoire de la logistique**.

Enfin, sur le plan de la **formation**, un chantier est à engager pour introduire des formations plus adaptées autour de la logistique urbaine, dont les métiers sont, dans le monde du transport et de la logistique, encore mal identifiés et peu reconnus.

www.assisesdelamobilite.gouv.fr
#AssisesMobilite



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

**Ministère de la Transition
écologique et solidaire**
Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer
Tour Sequoia
92055 La Défense cedex