

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Titre : Quelles politiques publiques pour la logistique urbaine ? L'expérience française.**

**Mots-clés :** Logistique Urbaine, évaluation, politiques publiques.

**Auteur :** Jean-Louis Routhier, chercheur associé au Laboratoire Aménagement, Economie et Transport, Université de Lyon (F)  
jean-louis.routhier@laet.ish-lyon.cnrs.fr

**Résumé :**

Cette communication propose une analyse des avancées de la connaissance et des politiques de transport et d'aménagement qui concernent les marchandises en ville (TMV), d'en expliquer les lacunes et de faire quelques propositions. Depuis quelques années seulement, la logistique urbaine, c'est-à-dire l'action exercée sur le transport de marchandises en vue d'en accroître l'efficacité et d'en limiter les impacts, mobilise de plus en plus d'acteurs sans pour autant que les aménageurs parviennent à proposer une politique cohérente et globale pour un fonctionnement urbain durable de la mobilité des marchandises (Gardrat, 2017). Cet intérêt croissant est motivé par la montée en charge de deux principaux enjeux : tout d'abord, la paralysie de la ville par la circulation automobile (l'espace urbain nécessaire à la circulation et aux arrêts des véhicules de livraison se fait de plus en plus rare) ; ensuite l'impact du transport de marchandises sur l'environnement. Tout occupées à tenter de limiter ces nuisances, les collectivités oublient souvent les liens intrinsèques de la logistique urbaine avec la dynamique commerciale et économique des villes et les enjeux du TMV liés à la mutation rapide des modes d'approvisionnement des ménages (livraisons à domicile ou à proximité, rôle croissant des GAFA, etc.).

Dans un premier temps, à partir d'un rapide état des lieux, nous montrons les avancées et aussi la fragilité des politiques menées actuellement. Ensuite, à partir d'une exploration des expérimentations engagées, nous mettons en évidence la spécificité des enjeux d'une gestion durable de la mobilité des marchandises en agglomération et les verrous qui en découlent. Pour conclure, nous faisons quelques recommandations pour renforcer ces politiques.

**Un état des lieux :**

En France, alors que les collectivités ont été longtemps concernées uniquement par les déplacements de personnes, ce n'est que depuis deux décennies que les marchandises sont timidement intégrées à leurs réflexions. Dans cette période, la connaissance de la mobilité urbaine des marchandises a, sur plusieurs points, rattrapé une part non négligeable de son retard par rapport à la mobilité des personnes (Patier, Routhier, 2019). Les enquêtes TMV initiées en 1994 dans le cadre d'un programme national, (Patier, Routhier, 2009), ont apporté une bonne connaissance des déterminants de la formation des flux et des relations offre-demande de transport et d'espaces de stockage en agglomération. Initialement réalisées à Bordeaux, Marseille et Dijon, ces enquêtes ont été renouvelées en 2010 et 2013 à Bordeaux et en Ile de France. En les associant avec les enquêtes déplacements auprès des ménages qui renseignent sur les déplacements d'achat, et plus récemment

aux enquête « achats découplés (Gardrat et al., 2016) qui renseignent sur les nouvelles pratiques d'achat, il est maintenant possible d'avoir une lecture assez complète des déterminants de la formation des flux de biens dans la ville (échanges entre les établissements économiques, déplacements d'achat, livraisons à domicile ou en points relais via l'usage d' internet ou non).

Une meilleure connaissance des flux a servi de base dans la conception de démarches d'évaluation (Henriot et al., 2008) et de modèles d'aide à la décision, (Toilier et al., 2018), fondés sur des indicateurs et des données de calage pertinents.

A cette démarche de connaissance s'est ajoutée depuis une quinzaine d'années l'expérimentation, dans de nombreux pays européens, de diverses actions pour mieux répondre aux enjeux des TMV. Nous les avons regroupées en sept grandes familles (ref. LAET, 2018). Il s'agit notamment de :

- *trier les véhicules utilisés* dans des zones sensibles ou trop polluées, en instaurant soit des péages urbains, soit des zones à circulation restreintes (ZCR) aux véhicules les plus récents et propres. De telles mesures vécues comme une contrainte posent des questions d'acceptabilité.
- *favoriser le transfert modal*, par l'intermodalité rail-route ou route-voie d'eau. Nécessitant des investissements lourds impliquant de nombreux acteurs et des technologies insuffisamment éprouvées, ces démarches sont difficiles à pérenniser.
- *décaler les horaires de livraison* hors des heures de pointe. Cela permet une réduction des encombrements et un gain de temps substantiel pour les chauffeurs. Pour éviter une présence physique lors de la livraison, les destinataires doivent disposer de sas sécurisés, équipements encore peu répandus et chers à mettre en place.
- *développer une hôtellerie logistique* : pour favoriser la mutualisation de la distribution du dernier kilomètre, il convient de développer des lieux de stockage adaptés. Ce sont les espaces logistiques urbains (Boudoin et al., 2018). Le frein principal est l'augmentation du coût du foncier en zone urbaine.
- *enrichir les projets d'urbanisme*. Au cours des 20 dernières années, les villes françaises ont été dotées d'instruments de planification : les plans de déplacements urbains, schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme donnant la possibilité à la puissance publique d'intervenir sur les conditions de circulation et de stationnement et sur les réserves foncières pour la logistique. Ces instruments sont longs à mettre en place et ce n'est que depuis quelques années que quelques collectivités s'en sont emparées, notamment avec la création d'une charte pour une logistique durable.
- *partager la voirie* : en centre urbain dense, la durée de stationnement pour livraison est deux fois plus importante que la durée de circulation. Une gestion en temps réel des emplacements de livraison dans le temps et dans l'espace peut jouer un rôle particulièrement efficace pour résoudre les pics de congestion et réduire la durée des livraisons. Seuls les dispositifs nécessitant des équipements légers (panneaux fixes, disques de stationnement) se sont développés. Les systèmes plus sophistiqués (applications smartphone et panneaux à messages variables), plus coûteux, restent encore à l'état d'expérimentations.
- *des consignes automatiques* : un moyen de soulager l'usage de la voirie qui consiste à permettre la livraison en l'absence du destinataire, de limiter les déplacements de ce dernier, de permettre les livraisons en dehors de l'ouverture des établissements et d'alerter le destinataire en temps réel de

l'arrivée du colis. Les investissements de départ sont lourds mais c'est une réponse aux présentations répétées des colis en cas d'absence, très coûteux pour le transporteur.

SI la plupart de ces actions ont démontré leur faisabilité technique, elles occasionnent des coûts difficiles à surmonter dans un secteur économiquement sous tension. Les contraintes budgétaires des collectivités et des acteurs privés (transporteurs comme chargeurs) font que ces initiatives sont souvent réduites à des expérimentations ponctuelles et limitées dans le temps. Plusieurs d'entre elles, bien qu'apparemment très prometteuses n'ont pas duré plus de quelques années. Citons par exemple deux opérations intermodales à Paris - l'acheminement des marchandises par voie ferrée jusqu'au quai de Bercy et véhicules roulant au GNV vers les magasins Monoprix Samada à Paris - l'opération Verts-chez-vous Au-fil-de l'eau associant une péniche comme entrepôt flottant et des tricycles électriques pour les derniers kilomètres - et deux démarches de mutualisation, le CDU de Saint Etienne et l'opération *Citylogistics* à Lyon, qui ont dû récemment suspendre leur activité. Les actions les plus durables sont celles qui procèdent de la réglementation s'il existe une compensation visible pour les usagers (baisse de la congestion, de la pollution, gain de temps pour les opérateurs).

La plupart de ces actions s'adressent à des espaces restreints et à un petit nombre d'acteurs. On peut affirmer que leur impact reste aujourd'hui négligeable par rapport à l'ensemble des flux de marchandises d'une agglomération. De plus, faute d'outils de simulation adaptés, il n'est aujourd'hui pas possible de mesurer les économies d'échelles liées au déploiement de telle ou telle action, ni de calculer les effets conjoints de plusieurs actions. Pour toutes ces raisons, il est encore aujourd'hui difficile de dessiner les contours d'une politique globale de long terme cohérente.

### **Quelques propositions**

Pour affronter les enjeux actuels, il convient d'assurer une véritable intégration des marchandises dans une politique globale de mobilité. Il faudrait pour cela doter les collectivités de compétences réglementaires accrues, tant pour la maîtrise de la localisation d'entrepôts qui s'éloignent inexorablement des centres urbains (Dablanc Andriankaja, 2011), que sur les règles visant la mutualisation des flux et la diffusion de véhicules urbains de marchandises. Il faut créer pour cela un véritable *service de la mobilité intégrant les marchandises et les personnes*. Une formation accrue des services techniques des villes sur la logistique urbaine est indispensable pour en assurer l'efficacité.

Il convient de développer des outils d'évaluation des différents scénarios de politiques envisagées, selon un protocole standardisé avec des indicateurs communs, afin d'en permettre la comparabilité et d'orienter les choix à l'échelle de l'agglomération tout entière. Ces indicateurs doivent permettre de mesurer l'efficacité de chaque action en termes de durabilité, d'acceptabilité et de potentiel de déploiement dans l'agglomération pour en mesurer les économies d'échelle et d'envergure.

Exercer une veille sur les changements de comportements et des mutations technologiques qui peuvent rapidement changer la donne : mouvements générés par le e-commerce, et la livraison à domicile, pratiques du Drive, du Show-room, diffusion des véhicules en libre-service, développements de complexes plurifonctionnels en périphérie, desserrement des activités, etc. Pour cela il convient de travailler à la mise en place d'une plate-forme d'aide à la décision, visant à simuler des scénarios de politique urbaine de moyen ou long terme, composés de différents bouquets d'actions à l'échelle du bassin de vie, avec une vision systémique. (Battaïa et all. 2016)

## **Bibliographie**

- Battaïa, G., Gardrat M., Toilier F., Le Van E., Gérardin B., Routhier J.L., Serouge M., Zuccarello P., 2016. « Simulating Logistic Innovation in a Growing Urban Environment ». *Transportation Research Procedia* 12: 489-99.
- Bonnafous A., Gardrat M., Patier D., Routhier J.L., Toilier F., LAET, 2018, les sept familles d'action pour les marchandises en ville, Ministère de la Transition Economique et Solidaire, <http://laet.science, /formation/7familles.htm>
- Boudoin et all., 2018, Guide méthodologique : les espaces logistiques urbains, DRI, Ministère de la Transition Economique et Solidaire, La Documentation Française.
- Dablanc, L., Andriankaja D., 2011. « Desserrement logistique en Île-de-France: la fuite silencieuse en banlieue des terminaux de fret ». *Flux*, no 3: 72-88.
- Gardrat M., Toilier F., Patier D., Routhier J.-L. (2016), The impact of new practices for supplying households in urban goods movements: Method and first results. An application for Lyon, France. In *VREF Conference on Urban Freight 2016*, Gothenburg (Sweden), October 17-19, 2016
- Gardrat M., 2017, Impensée mais structurante, refoulée mais exhibée : la mobilité urbaine des marchandises, thèse de doctorat, Université Lyon II, 523 p., sept.
- Henriot F., Patier D., Bossin P., Gerardin B., 2008, Méthodologie d'évaluation des innovations en matière de logistique urbaine, PREDIT, oct.
- Patier, D., et Routhier J.L., 2009. « How to improve the capture of urban goods movement data ». *Transport survey methods. Keeping up with a changing world. Emerald, Bingley*, 251-87.
- Patier D., Routhier J.L., 2019, Urban Logistics in the light of sustainable development. A long way to go! *Citylogistics Conference*, Dubrovnik, june,
- Toilier F., Gardrat M., Routhier J.L., Bonnafous A., 2018, Freight transport modelling in urban areas : The French case of FRETURB model, *Case Studies on Transport Policy*, vol. 6.