

# les cahiers de l'audap

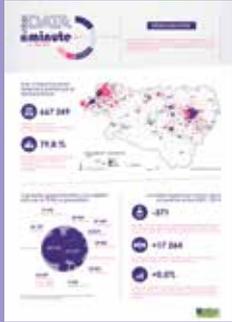


5-18

---

LOGISTIQUE URBAINE  
NOUVEAUX ENJEUX,  
NOUVELLES RÉPONSES

---



## Connaissance territoriale *Data Minute, la nouvelle ligne de publication de l'AUDAP*

L'Agence d'urbanisme produit des analyses, décrypte les tendances et actualise des données pour le compte des collectivités. Pour donner plus de visibilité à ce travail d'expertise de la donnée et apporter des éléments de connaissance au plus grand nombre (élus, habitants, techniciens des collectivités, étudiants...), l'Agence a lancé au mois de mars une nouvelle ligne de publication « Data Minute ». L'ambition est d'investir le champ de la datavisualisation et proposer, tous les deux mois, dans un format compact et visuel, un instantané statistique basé sur les thèmes clés de connaissance de nos territoires (démographie, économie, énergie, habitat, mobilité, etc.).

Pour le premier numéro, un focus est réalisé sur l'évolution démographique du territoire d'intervention de l'Agence d'urbanisme, à savoir les Pyrénées-Atlantiques et le Seignanx, en s'appuyant sur les données Insee du dernier recensement.

Contact : [l.reau@audap.org](mailto:l.reau@audap.org)

<https://goo.gl/orcVvr>



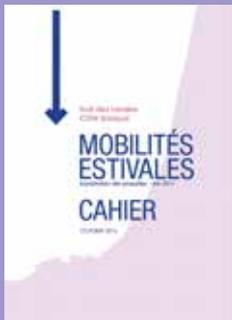
## Rénovation urbaine *Quartier Saragosse à Pau : Signature de la convention avec l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU)*

Le 20 mars dernier, la convention opérationnelle du Projet de Rénovation Urbaine (PRU) du quartier Saragosse à Pau a été signée en présence du Premier Ministre, Bernard Cazeneuve, de Patrick Kanner, Ministre de la Ville, de la Jeunesse et des Sports et de François Pupponi, Président de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU).

Cet acte 2 de la contractualisation entre l'Etat et les différents partenaires activée en 2015 dans le cadre d'un protocole de préfiguration du projet pour Saragosse marque le passage à la mise en œuvre.

L'AUDAP qui a accompagné l'agglomération dans la définition de son projet de quartier et élaboré le plan de référence, s'apprête à passer le témoin aux acteurs opérationnels. Un guide illustré qui explique les principes et motifs du projet sera diffusé au printemps.

Contact : [marie-pierre.barre@audap.org](mailto:marie-pierre.barre@audap.org)



## Mobilités estivales *Saison 2 : de la connaissance au projet commun*

Etudier les mobilités littorales estivales c'est articuler le couple « outil de connaissance » pour comprendre les mobilités actuelles et « volonté de produire un projet commun » pour organiser les mobilités de demain.

Initiée fin 2014, la démarche d'enquêtes entre cette année 2017 dans sa phase d'étude et de projet.

Pour cette « saison 2 », le second cahier est en cours d'élaboration : il apportera la connaissance des fréquentations et des mobilités des personnes, à l'échelle des 16 zones fines d'analyses, d'Hendaye à Moliets. Le traitement de l'enquête réalisée auprès de plus de 3 000 personnes ajoutera à ce cahier une dynamique supplémentaire avec notamment une connaissance affinée des motifs de déplacements, du ressenti des usagers, etc.

En fin d'année, un grand séminaire des mobilités estivales se verra être le point d'articulation entre le temps des analyses, de la compréhension et celui de l'action.

Contact : [sebastien.grandjean@audap.org](mailto:sebastien.grandjean@audap.org)



## Note de l'observatoire *Le secteur logistique dans les Pyrénées-Atlantiques et le sud des Landes : La face émergée des activités logistiques*

La logistique est une composante clé de la compétitivité des entreprises puisqu'elle leur permet d'optimiser l'organisation de leur production ainsi que la gestion de

leurs stocks de l'approvisionnement aux produits finis. Qu'elles soient internalisées ou externalisées, les activités logistiques sont donc un puissant levier de développement tant pour les entreprises que pour le territoire qui les accueille.

Dans les Pyrénées-Atlantiques et le sud des Landes, le secteur logistique représente près de 7 000 emplois salariés et 445 établissements. La note #36 de l'Observatoire, à paraître le 18 avril prochain, détaillera les différentes activités présentes dans ce secteur et reviendra sur ses principales dynamiques entre 2008 et 2015 à partir des données ACOSS. Elle dressera également un portrait en la matière des deux principales aires urbaines du territoire que sont celles de Bayonne et Pau.

Contact : [n.gestas@audap.org](mailto:n.gestas@audap.org)

<https://goo.gl/efrrfG>

# GARANTIR DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET CONFORT DE VIE DES CITADINS



Source : AUDAP - JLR

Le transport de marchandises est encore trop souvent associé aux nuisances induites par les nombreux poids lourds qui circulent sur nos infrastructures autoroutières. Le secteur de la logistique, ou de la supply chain, est en fait un secteur économique vital et fortement concurrentiel pour le bon développement de nos entreprises et pour le bon approvisionnement des commerces et des ménages.

L'AUDAP est mobilisée depuis maintenant deux ans, avec l'ensemble de ses partenaires, afin de démontrer qu'une organisation logistique mieux maîtrisée sur nos territoires sud-aquitains ne pourrait être que bénéfique à sa mise en visibilité et à la création de richesses locales, par la transformation des marchandises et la création d'emplois.

Aujourd'hui, il s'agit de s'intéresser à la livraison urbaine pour les commerces et les ménages. Ce nouveau numéro des Cahiers de l'AUDAP, et la conférence qui l'accompagne, s'inscrivent dans une dynamique qui vise à limiter les nuisances et les pollutions à l'intérieur des centres-villes en interrogeant la mise en place de plateformes de distribution et la création de circuits de distribution moins polluants.

Les expérimentations se mettent en place sur de nombreuses villes afin de faire coïncider fiabilité des livraisons et développement durable. Il est nécessaire de s'inscrire dans ces dynamiques de projets, car c'est par elles que nous redonnerons qualité et attractivité à nos centres-villes. ■



*Aujourd'hui, il s'agit de s'intéresser à la livraison urbaine pour les commerces et les ménages. Ce nouveau numéro des Cahiers de l'AUDAP, et la conférence qui l'accompagne, s'inscrivent dans une dynamique qui vise à limiter les nuisances et les pollutions à l'intérieur des centres-villes en interrogeant la mise en place de plateformes de distribution et la création de circuits de distribution moins polluants.*

**Jean-René ETCHEGARAY**

*Président de l'AUDAP*

*Président de la Communauté d'Agglomération Pays Basque*

*Maire de Bayonne*





## ❖ Grand Angle

# LOGISTIQUE URBAINE : NOUVEAUX ENJEUX, NOUVELLES RÉPONSES

**D**e l'échelle mondiale à nos quartiers, la logistique et les transports de marchandises recouvrent des enjeux environnementaux, d'aménagement et d'urbanisme qui sont à considérer au croisement des impératifs économiques des entreprises et des problématiques des collectivités. Il s'agit de trouver les solutions qui concilient intérêts publics, collectifs, individuels et privés. Ces enjeux sont de plus en plus importants au regard de l'augmentation du volume des échanges, des évolutions économiques, urbaines et sociétales : maîtrise des coûts, concentration urbaine, sensibilité à l'environnement, réglementations, e-commerce, etc...

Comment faciliter livraisons/enlèvements de marchandises en ville, impératifs économiques des entreprises et réduction des nuisances ? La logistique urbaine cherche sa voie. Elle est source de dialogue public/privé, d'innovations et d'expérimentations en termes d'organisation, d'infrastructures et de véhicules. Elle est un enjeu majeur pour les pouvoirs publics en charge de gérer la mobilité, l'accessibilité et la durabilité des villes et de l'ensemble du territoire. ■

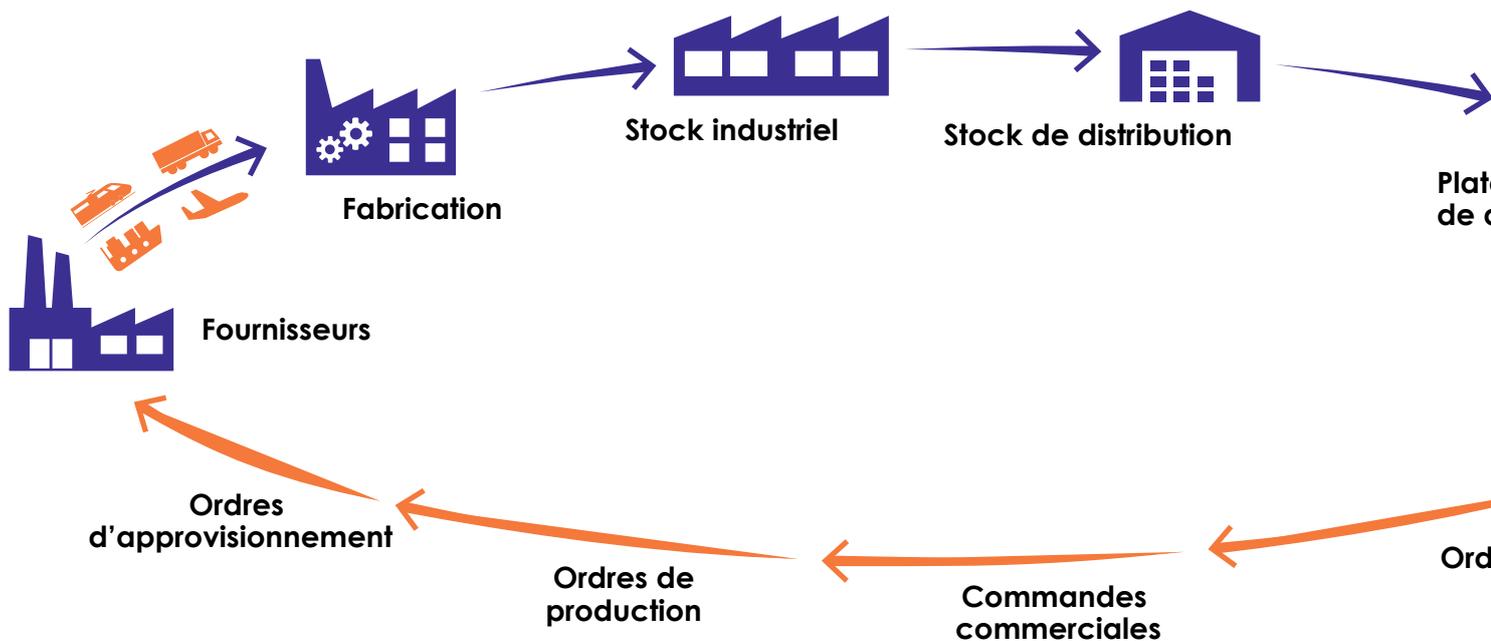
## SOMMAIRE

|                                                                                                                                 |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <i>Les nouveaux enjeux de la logistique .....</i>                                                                               | <b>06</b> |
| <i>La gestion du dernier kilomètre,<br/>le maillon le plus complexe de la chaîne ? .....</i>                                    | <b>08</b> |
| <i>Infographie : Ce qu'il faut connaître sur l'e-commerce en France<br/>et les expérimentations en logistique urbaine .....</i> | <b>10</b> |
| <i>L'explosion du e-commerce : un enjeu clé pour les villes.....</i>                                                            | <b>12</b> |
| <i>Vers une approche cohérente et intégrée de la logistique .....</i>                                                           | <b>14</b> |
| <i>Le point de vue de Aline Mesplès.....</i>                                                                                    | <b>16</b> |
| <i>Tribune de Renaud Lagrave .....</i>                                                                                          | <b>18</b> |
| <i>Trois questions à Marc Teyssier d'Orfeuil .....</i>                                                                          | <b>20</b> |

Livraison en centre-ville de La Rochelle via le projet ELCIDIS

Elcidis est un projet de plate-forme de livraisons de marchandises en centre-ville par des véhicules électriques

## Processus et système logistique



Source : Michel Savy, « Logistique et territoires », 2006.

## LES NOUVEAUX ENJEUX DE LA LOGISTIQUE

*La logistique est une activité indispensable aux entreprises mais également aux territoires pour l'approvisionnement et le développement économique des villes, leurs commerces et les habitants. Elle regroupe un ensemble de fonctions appelé chaîne logistique, ou supply chain, entre « fournisseurs et clients » impliquant une multitude d'acteurs publics et privés. La distorsion entre lieux de production et de consommation induit inévitablement de la logistique étroitement liée aux territoires puisqu'elle engendre des flux de marchandises dans l'espace jusque dans nos villes.*

### DES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE À TOUTES LES ÉCHELLES

L'organisation logistique s'appuie sur des équipements et infrastructures liés aux territoires qui les accueillent ou qui sont traversés (ports, plateformes, routes, voies ferrées, etc.). Les enjeux portent sur leur intégration urbaine tout en garantissant les conditions nécessaires à leur fonctionnement sur des territoires urbains denses et étendus : accessibilité, cohabitation avec la ville/espaces tampon, franchissements, intégration paysagère et sonore des axes. Les stratégies d'aménagement relèvent de politiques régionales, nationales et au-delà visant à promouvoir des alternatives au tout camion en lien avec des enjeux environnementaux. Elles s'appuient sur la réglementation (normes pollutions camions, taxes) ainsi que sur de grands projets tels que les autoroutes ferroviaires, les voies navigables (Seine Nord, canal à grand gabarit mer du Nord/Méditerranée abandonné dans les années 2000...).

Les enjeux d'aménagement concernent aussi les stratégies locales avec l'élaboration des documents de planification et d'urbanisme tels les SRADDET, les SCOT, les PLUi, pour la localisation de sites et la réservation de foncier par exemple ou la mise en place de réglementations spécifiques type itinéraires poids lourds... Les enjeux d'aménagement portent en outre sur la massification des marchandises pour gérer les flux et en maîtriser les impacts.

### DES ENJEUX ÉCONOMIQUES POUR NOS TERRITOIRES ET POUR LES ENTREPRISES

La logistique est indispensable au développement économique des bassins de production et de consommation. C'est une activité primordiale qui influe sur la performance des entreprises. Il s'agit de concilier orientations d'aménagement et impératifs économiques des acteurs du domaine tenus à une maîtrise des coûts, des délais, de stocks (stocks roulants et

livraisons en flux tendus). La collectivité peut être facilitatrice avec la mise à disposition d'équipements type plateformes, Centres de Distribution Urbains, et de foncier dédié. L'organisation de la logistique nécessite ainsi un dialogue entre les acteurs publics et privés.

### LA LOGISTIQUE DU DERNIER KILOMÈTRE, DES ENJEUX URBAINS ET ENVIRONNEMENTAUX

La logistique urbaine constitue l'ensemble des opérations d'acheminement et d'enlèvement au cœur des villes auprès des entreprises, des commerces et des particuliers. Cette logistique dite du dernier kilomètre est d'autant plus complexe à gérer qu'elle doit s'intégrer dans leur fonctionnement et dans l'espace de vie des habitants de plus en plus sensibles à la qualité de leur environnement. Or, la logistique en ville est (était pour certains territoires) jusqu'à présent synonyme de nuisances (bruit, pollution atmosphérique...) au regard des modes de transport utilisés



Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2017



*La logistique urbaine constitue l'ensemble des opérations d'acheminement et d'enlèvement au cœur des villes auprès des entreprises, des commerces et des particuliers. Cette logistique dite du dernier kilomètre (...) doit s'intégrer (...) dans l'espace de vie des habitants de plus en plus sensibles à la qualité de leur environnement.*

constituant un enjeu environnemental et de santé publique. Elle génère également des conflits d'usage sur l'espace public (camions, piétons, cycles, stationnement, cohabitation ramassage des déchets...) et pose des questions de priorités en termes de foncier. Où stocker les marchandises et gérer la logistique ? Quels espaces et quels horaires de livraison ? Si la volonté publique est de contenir l'étalement du bâti, agir sur la logistique urbaine constitue alors un levier pour atteindre cet objectif et répondre à ces questions. ■



## PAROLE(S) D'ACTEUR(S)



### SÉBASTIEN CARRÉ

Président ALL5HUB

*Les enjeux liés à la logistique sont d'autant plus importants que le secteur compte 660 000 salariés dont 16 % de moins de 25 ans et 33 % de moins de 30 ans. Les recrutements sont de + 3 % par an, soit 5 000 emplois/an dont 66 % en CDI. Les décisions liées aux enjeux environ-*

*nementaux affichés dans une politique ambitieuse de la France, marqués par la loi de transition énergétique, l'accord de Paris à la COP21 et en 2016, par le projet de la biodiversité sont des engagements que notre pays devra maintenir. L'OCDE ne manque pas, toutefois, d'alerter sur les insuffisances de cette politique. Pour autant, le XXI<sup>ème</sup> siècle permet un partage de savoir-faire entre acteurs publics et privés afin de profiter de l'émergence de nouvelles technologies, grâce à de jeunes entreprises ayant des axes novateurs et collaboratifs. Les orientations environnementales permettent une remise en cause de nos habitudes, tant dans l'utilisation des types d'énergies, de notre mobilité, que dans la manière de consommer les services et offres de transport. Ces objectifs environnementaux et changements sociétaux font émerger de nouveaux métiers et modules de formation et apparaître des comportements respectueux du cadre de vie. Il faut également que nos politiques modifient, lorsqu'il le faut, les réglementations pour qu'elles soient en adéquation avec l'environnement et l'épanouissement des populations pour moins de pollution atmosphérique et sonore. L'organisation « DES » logistiques, du dernier kilomètre et surtout de l'avant-dernier kilomètre permet aux acteurs, transporteurs, logisticiens, commerçants et élus de prendre des décisions et des orientations pour organiser les villes de demain, pour que chacun puisse s'y épanouir. Les modes de transports ne doivent pas être vus comme concurrentiels mais complémentaires. Une bonne logistique de flux doit être étudiée par rapport au contexte dans lequel elle s'inscrit (géographique, urbain, climatique, topographique...). L'explosion du e-commerce, l'organisation par l'industrie et la grande distribution dans la gestion des marchandises en flux tendu, ont eu pour effet d'augmenter les déplacements de marchandises en les distribuant dans un laps de temps très court et en petite quantité, délaissant les hubs logistiques. Nous sommes tous responsables de notre environnement : il suffirait d'anticiper les conséquences de nos actions. Avons-nous vraiment besoin de nos produits commandés par Internet en 24 h ? Ne pouvons-nous pas mutualiser nos livraisons ? Les sites du e-commerce ne devraient-ils pas être au cœur de ces réflexions ? Les politiques incitatives à l'utilisation de nouvelles énergies (Biogaz...), les actions menées par les élus et grands groupes pour le transport de marchandises sont des initiatives environnementales de bon sens. Cependant, l'acheminement des marchandises ne doit pas être considéré indépendamment des réflexions de la mobilité des personnes. Il faut mutualiser et optimiser les déplacements (utilisation des transports collectifs en heures creuses pour les marchandises, navette fluviale urbaine et ligne grande vitesse mixte...). La vertu doit être partagée, entre l'investissement dans des véhicules propres et sur l'organisation des déplacements vers les lieux de travail. Déjà en 1884, avec Thomas Parker apparaissait le premier véhicule électrique, puis en 1900 on pouvait constater que plus du tiers des voitures en circulation étaient électriques, le reste des autres à essence et à vapeur. Sommes-nous dans une réflexion futuriste où notre société aurait abandonné le bon sens ? ■*

## LA GESTION DU DERNIER KILOMÈTRE, LE MAILLON LE PLUS COMPLEXE DE LA CHAÎNE ?



Exemple de gamme de véhicules «vert, léger et silencieux»  
Hemengo Erlea propose un service de distribution urbaine  
de marchandises au cœur du centre-ville de Bayonne

*Ultime maillon de la chaîne logistique, le dernier kilomètre concerne la distribution finale des marchandises. Selon la structure des territoires et les modalités de livraison exigées par les clients (qu'ils soient industriels, commerçants, particuliers), le dernier kilomètre a des coûts économiques, environnementaux et sociétaux élevés. Il est à ce titre considéré comme l'étape logistique la plus complexe à gérer et notamment en milieu urbain. Les conflits d'usages entre plusieurs acteurs (manque d'espace entre véhicules de livraison et piétons et/ou vélos, nuisances sonores...) poussent aujourd'hui professionnels et pouvoirs publics à agir. Premiers tours d'horizon entre innovations techniques et organisation territoriale.*

D'un point de vue économique, le dernier kilomètre représente près de 20 % du coût total de la chaîne logistique. Son impact environnemental est conséquent, il est à l'origine de 25 % des émissions de gaz à effet de serre. En milieu urbain, la part de l'occupation de la voirie par les véhicules de livraison est d'environ 30 %.

### DES SOLUTIONS DE VÉHICULES ALTERNATIFS DÉVELOPPÉES

Afin de répondre aux enjeux économiques et aux préoccupations écologiques des initiatives résultantes de la sphère privée ont émergé ces dernières années. Elles relèvent le plus souvent de l'adaptation des véhicules de livraison. Quelles que soient leurs capacités de portage, ces véhicules deviennent moins volumineux, moins bruyants et peu ou pas polluants. Désormais nous retrouvons dans nos villes des livreurs qui circulent en véhicules électriques ou au gaz naturel, des vélos ou des cargo-cycles à assistance électrique ou pas. D'autres moyens de livraison sont actuellement en test comme par exemple la livraison par drone. La Poste l'a testée en

décembre dernier en livrant son premier colis dans le Var. L'avenir de la logistique du dernier kilomètre n'appartient pas qu'aux drones, des robots rouleurs sont testés depuis plus d'un an, notamment par une Start-up estonienne « Starship Technologies ». Ces dernières solutions livrent essentiellement des petits colis.

### LE FONCIER, UNE RESSOURCE ESSENTIELLE

C'est un fait, les aires logistiques sont implantées majoritairement en périphérie. Or, depuis peu dans les grandes agglomérations de France et d'Europe, des aires d'intervention plus ou moins grandes sont créées au cœur même des villes pour être plus proches des lieux de consommation. Cette organisation demande néanmoins la disponibilité d'espaces fonciers en milieu urbain. La nécessité d'anticiper et d'intégrer la fonction logistique urbaine dans les documents d'urbanisme (PDU etc.) devient alors une priorité.

Par ailleurs, afin de fluidifier le trafic, des règles de circulation sont initiées par les collectivités. Cela va de la désignation d'un

nombre restreint de transporteurs dans un périmètre établi, à la limitation des horaires de livraison, en passant par le bannissement de véhicules de livraison trop anciens. Là aussi certains territoires innovent. C'est le cas à Barcelone qui expérimente la livraison nocturne. Au lieu d'ajouter les livraisons par petits camions en journée avec des pics de congestion le matin et le soir, les livraisons sont effectuées de nuit par poids lourds modifiés pour être silencieux.

### LE DÉPLOIEMENT DES POINTS RELAIS

Enfin, avec l'évolution des modes de consommation, et notamment l'explosion du e-commerce, les livraisons à domicile augmentent. Conséquence : les points relais se multiplient partout en France. Également, de nouvelles solutions de retrait sont imaginées. Par exemple, Pickup, filiale du Groupe La Poste, propose des consignes automatiques, sans contraintes horaires, localisées sur les trajets quotidiens des « e-acheteurs » : gares SNCF, Tram, Bus, parkings, pôles universitaires, bureaux de Poste, centres commerciaux. ■



## PAROLE(S) D'ACTEUR(S)



### ALAIN BESANÇON

Coordination du Pôle Territoires durables & mobilité - ADEME Nouvelle-Aquitaine

La logistique urbaine est souvent synonyme d'occupation de voirie, congestion, bruit et pollution. Elle est surtout indispensable à la vie quotidienne des villes. Stopper le transport de marchandises en ville pendant 24h, c'est : plus de pain à la boulangerie, des rayons vides dans les commerces, des déchets qui s'entassent dans les rues. L'un des points noirs est le trafic qu'elle induit. Il représente 9 à 15 % des déplacements de véhicules et 15 à 25 % des distances parcourues en ville ; 1/4 du temps d'occupation de la voirie en agglomération et 2/3 en hyper-centre.

Les axes d'amélioration tournent autour de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. La réglementation est un premier levier d'action. Les PDU peuvent notamment identifier la localisation des activités industrielles / commerciales et plateformes logistiques, fixer les normes d'accès et de stationnement à respecter lors de la délivrance des permis de construire. L'accompagnement d'expérimentations par la collectivité est un deuxième levier. Il nécessite néanmoins une concertation, des modèles économiques solides et beaucoup de volonté politique. Les évolutions technologiques sur les motorisations et les systèmes d'information sont un troisième levier (véhicules au gaz naturel, électriques, hybrides, système de guidage pour optimiser les trajets et le stationnement, éco-conduite, etc.). L'ADEME de par sa mission de protection de l'environnement et de maîtrise de l'énergie est attentive à ce sujet et met à disposition des entreprises et des collectivités locales des appels à projet, études ou publications qui contribuent à optimiser les flux au niveau des « nœuds » logistiques (ports, gares, aéroports, plateformes logistiques). ■

## < 🔍 > ET SUR NOS TERRITOIRES ... ?



© Ville de Bayonne

### LOGISTIQUE URBAINE INNOVANTE À BAYONNE : « UNE ABEILLE POUR LIVRER AUTREMENT »

Par Martine Bisauta,  
Adjointe au Maire de  
Bayonne en charge du  
Développement durable  
et des stratégies urbaines

Bayonne, Ville d'arts et d'histoire, offre un hypercentre avec un vaste plateau piétonnier pour une importante offre commerçante mais aussi des voies héritées d'un passé ancien peu adapté à la livraison par gros porteurs. La livraison sur le « dernier km » est un sujet crucial. Avec le Plan climat et la démarche Agenda 21, nous avons décidé de définir de nouvelles règles du jeu dans la desserte des marchandises en centre-ville. Le caractère innovant de la démarche a été mis en œuvre par le service des espaces publics de la Ville sous la direction de Gilles Delhaie. Il comprend deux leviers-clés. Le premier portait sur la création d'un espace logistique urbain (ELU) pour assurer des livraisons directement avec l'hypercentre par des véhicules non polluants. La société Hemengo Erlea (l'abeille d'ici en basque) a été retenue et propose une solution logistique

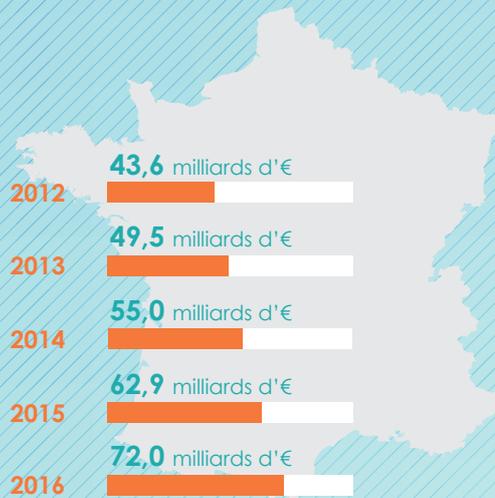
verte et responsable avec un parc de 5 véhicules électriques dont 2 vélos triporteurs. La livraison du centre-ville n'est pas exclusivement régie par cette société pour ne pas faire d'entrave au libre accès au centre-ville. Un autre levier a été déterminant pour orienter cette politique publique de la livraison décarbonée. Il s'agit de l'élargissement des plages horaires d'accès au centre-ville. Elle est limitée aujourd'hui à avant 9h30 pour tous les véhicules mais autorisée dans des horaires élargis jusqu'à 11h30 et de 14h30 à 17h30 pour les véhicules hybrides /électriques (véhicules inférieurs à 2m de haut). L'autre bonus qui n'existait pas auparavant, c'est la livraison toute la journée par triporteur électrique. Cela peut répondre aussi à un besoin particulier des commerçants ou pour l'aide à la livraison de colis pour des particuliers. Le bilan est plutôt positif même si le projet est complexe d'un point de vue technique et politique avec forcément quelques polémiques. Cela demande une mobilisation pédagogique et politique permanente. Il aura fallu de nombreuses réunions de concertation engagées depuis 2014 avec les riverains, commerçants et transporteurs pour expliquer le bien fondé de cette nouvelle logistique urbaine. Au-delà des répercussions environnementales mais aussi d'images avec un mode qui participe à un positionnement qualitatif du centre-ville, l'abeille a pour objectif de couvrir 10 à 15 % des livraisons sur l'hypercentre, ce qui est un bon début. ■

statistiques à **3** connaître sur

# ÉVOLUTION DU E-COMMERCE EN FRANCE

Une croissance exponentielle du chiffre d'affaires entre 2012 & 2016

**+ 65 %**  
en 5 ans



Source : ICE / FEVAL

Des consommateurs qui souhaitent être livrés au plus près de chez eux

Quels modes de livraison avez-vous utilisé en 2016 pour vos achats ? Plusieurs réponses possibles - Source : FEVAL

**85 %**  
Livraison à domicile ou sur le lieu de travail

**85 %**  
En retrait en magasin

**36 %**  
Livraison en magasin (click & collect)

**11 %**  
Livraison en consigne



Une incroyable poussée du mode de distribution de type Drive entre 2009 & 2015

**x 22**



● Nombre de drives en 2009



● Nombre de drives en 2015

Source : Nielsen TradeDimensions / Bonial.fr

## CHAPELLE INTERNATIONALE

L'espace urbain de distribution (EUD) de Chapelle International (Sogaris) dépasse la seule fonction logistique. Il intègre un data center, des bureaux, des équipements sportifs, des activités d'agriculture urbaine, et s'insère discrètement dans le paysage.

<https://goo.gl/ssF301>



## CHARTRE DE DÉPLACEMENTS

En 2014, une charte de livraison s'adresse aux transporteurs, collectivités, et aux commerçants. Elle a été mise en œuvre dans le centre-ville. Elle liste les bonnes pratiques à adopter par chaque acteur concerné.

<https://goo.gl/2hwhIR>

# 5

expérimentations à connaître sur

## LA LOGISTIQUE URBAINE EN FRANCE

Fonction urbaine indispensable, la livraison de marchandises en ville est confrontée à l'évolution des modes de consommation (e-commerce, déploiement des enseignes de proximité, exigences des consommateurs en termes de réactivité et fiabilité des délais). Elle doit également s'adapter aux préoccupations environnementales. Focus sur 5 expérimentations, en cours et à venir, axées sur des solutions d'organisation, de plans d'action et d'infrastructures.

### CENTRE DE DISTRIBUTION URBAIN

En 2012 a été initié le projet LIFE + Urbanecy soutenu par le Cluster Logistique Rhône-Alpes. Il visait à la mise en place d'un CDU qui fonctionne sous une logique de gouvernance et de gestion plus proche du secteur privé que du public.

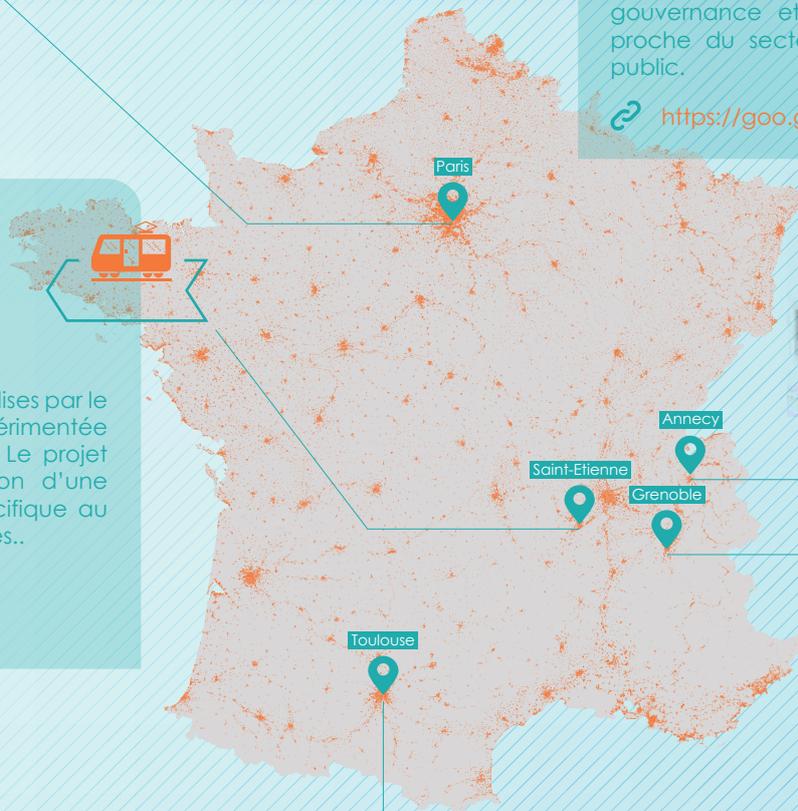
<https://goo.gl/FKmjn8>



### TRAM-FRET

La livraison des marchandises par le tramway devrait être expérimentée en 2017 à Saint-Etienne. Le projet porte sur la configuration d'une rame d'un véhicule spécifique au transport de marchandises..

<https://goo.gl/ofb1vv>



### PLAN D' ACTIONS LOGISTIQUE URBAINE

En 2015, un plan d'actions coproduit par Grenoble-Alpes Métropole et le SMTC avec les acteurs privés et publics concernés par les activités logistiques a été signé par une vingtaine de partenaires.

<https://goo.gl/7LhHhw>



# L'EXPLOSION DU E-COMMERCE : UN ENJEU CLÉ POUR LES VILLES

## PAR BRUNO DURAND



**Bruno DURAND**

Responsable scientifique de la CERELUEC (Cellule d'Études et de Recherches en Logistiques Urbaine et du E-Commerce) - Université de Nantes



*En vue d'optimiser l'usage du foncier, denrée rare en centre-ville, et les besoins en surfaces pour la logistique urbaine étant estimés à 4 hectares pour 100 000 habitants, la mixité des fonctions est recherchée. Ainsi demain, il faut s'attendre à voir cohabiter dans le même quartier des activités logistiques avec des services ou commerces (...) au sein d'espaces de proximité mutualisés, offrant aussi bien des services de conciergerie (point de réception-expédition de marchandises, point service de réparation, point recyclerie et stockage déporté...) que des lieux de co-working, et contribuant à réduire la mobilité et à entretenir le lien social.*

*Le TMV (Transport des Marchandises en Ville) est souvent réduit à l'approvisionnement des commerces. Pourtant, ce concept est beaucoup plus large car il concerne l'ensemble des opérations de livraison et de collecte, aussi bien auprès des entreprises (flux « BtoB ») que des particuliers (flux « BtoC »), y compris le ramassage des déchets, la distribution postale ou encore les flux des chantiers de BTP et la livraison des stations-service... Le TMV serait, ainsi, responsable de 36 % des émissions de CO<sub>2</sub>, de 50 % des émissions d'oxyde d'azote et de 42 % des émissions de poussières fines en ville. Il représenterait encore environ 20 % des flux urbains (c'est-à-dire des kilomètres parcourus en agglomération), une proportion qui a tendance à augmenter : un Francilien « consommerait » en moyenne 25 tonnes de fret par an, avec une progression de 1,5 % chaque année ! Faut-il alors chercher ailleurs l'explication du fait que la logistique urbaine ait gagné en vingt ans ses lettres de noblesse et qu'elle fasse désormais partie des préoccupations des élus des grandes villes françaises ?*

Toute politique en matière de logistique urbaine s'inscrit dans une perspective de réduction des externalités négatives des mouvements de véhicules et s'ancre dans la connaissance du TMV, connaissance qui constitue pour une collectivité un véritable levier d'action, tant au niveau de son dynamisme économique (concept de ville attractive) que de sa qualité de vie (concept de ville apaisée). L'urbanisation croissante et les mutations des formes de commerce rendent, aujourd'hui, obligatoire sa gestion plus rationnelle. Le renouveau du commerce de proximité donne lieu, pour sa part, du fait d'une moindre motorisation des urbains, d'un vieillissement de la population et d'une progression du maintien à domicile, à une demande accrue de PCD (Portage des Courses à Domicile). Quant au développement du e-commerce, il se traduit par une évolution des attentes des « consonautes » en termes de livraisons, qu'elles se fassent à domicile (LAD) ou en dehors (LHD), via notamment les consignes automatiques ou les retraits en magasin.

### UN VOLUME D'ÉCHANGES QUI S'ACCROÎT

Rappelons que la logistique urbaine, qui peut être définie comme l'art de gérer dans des conditions optimales les flux de marchandises en ville, a vu son importance croître avec la progression importante et régulière de la vente en ligne (plus d'un milliard de transactions en France en 2016 - soit 30 transactions par consonaute et par an), via la livraison des internautes, composante-clé de la « logistique du dernier kilomètre », mais

via également la gestion plus délicate des retours des produits commandés : ces enlèvements, qui constituent à l'inverse le premier maillon de la chaîne logistique - c'est-à-dire la « logistique du premier kilomètre », peuvent représenter jusqu'à 20 % des flux du e-commerce (ces derniers étant estimés à 450 millions de colis par an en France). Ajoutons que le développement actuel de l'omni-canal et de la phygitalisation (« savant » mariage des réseaux physiques de magasins et du numérique) plaide en faveur du renforcement du rôle des points de vente, comme c'est le cas, depuis dix ans, avec les drives alimentaires.

### DES RÉPONSES D'INTÉRÊTS COMMUNS

Apaiser son cœur de ville tout en améliorant l'approvisionnement de ses commerces et les livraisons de ses habitants, constitue aujourd'hui l'objectif-clé d'une agglomération en matière de logistique urbaine, un objectif qui souffre malgré tout d'un sérieux antagonisme : pas simple, en effet, de vouloir maintenir un certain dynamisme commercial tout en réduisant les flux urbains... Cela passe bien sûr par un recours à des modes de transport plus doux (électrique, GNV, Euro 6, hydrogène...). Cela passe encore par un redéploiement judicieux des aires de livraisons sur le territoire urbain, ainsi que par l'harmonisation de la réglementation relative aux livraisons. La collectivité doit absolument inciter et accompagner les opérateurs logistiques dans la mise en œuvre d'alternatives organisationnelles innovantes, permettant de « mieux livrer

et / ou de mieux collecter », par exemple en réduisant le nombre de déplacements ou en augmentant le taux de remplissage des véhicules. Différentes expérimentations peuvent ainsi être conduites, telles que la mise en œuvre d'une ZCR (Zone à Circulation Restreinte), la mutualisation partielle des flux via des ILU (Infrastructures de Logistique Urbaine), ou bien des livraisons en horaires décalés initiées il y a deux ans par le Groupe La Poste. L'étalement dans le temps des livraisons du BtoC se caractérise en effet par une déconcentration horaire des flux, qui contribue à la réduction de la congestion et participe, de ce fait, à l'amélioration de la performance environnementale. Il participe également à une amélioration du taux de service (95 % des livraisons aboutissant lors du premier passage versus 85 % en horaires normaux) et, par conséquent, à une réduction des kilomètres parcourus et des coûts de distribution.

#### LA MIXITÉ DES FONCTIONS, LA SOLUTION ?

Insistons sur le fait que la mutualisation partielle des tournées, si elle constitue une piste d'amélioration possible, ne saurait en revanche être systématiquement

gagnante : il convient donc de l'étudier avec prudence en prenant un maximum de précautions. En vue d'optimiser l'usage du foncier, denrée rare en centre-ville, et les besoins en surfaces pour la logistique urbaine étant estimés à 4 hectares pour 100 000 habitants, la mixité des fonctions est recherchée. Ainsi demain, il faut s'attendre à voir cohabiter dans le même quartier des activités logistiques avec des services ou commerces (la multifonctionnalité étant plus facilement rentable), au sein d'espaces de proximité mutualisés, offrant aussi bien des services de conciergerie (point de réception-expédition de marchandises, point service de réparation, point recyclerie et stockage déporté...) que des lieux de co-working, et contribuant ainsi à réduire la mobilité et à entretenir le lien social. Ce concept émergent est aujourd'hui souvent connu sous le nom (à connotation beaucoup plus attractive) d'hôtel logistique déposé par Sogaris (cf. Chapelle International à Paris 18<sup>ème</sup>). Les collectivités restent bien entendu les mieux placées pour actionner le levier du foncier. Plus que tout, il s'agit d'assurer un maillage relativement fin et homogène en ILU, qu'il s'agisse de simples aires de livraisons, de consignes automatiques,

de conciergeries de quartiers, d'ELP (Espaces Logistiques de Proximité) ou de CDU (Centres de Distribution Urbains), ou encore d'hôtels logistiques, en veillant tout particulièrement à la mixité des usages (BtoB et BtoC) et à la mutualisation (notamment en temps et en ressources, mais pas nécessairement en flux...) de ces précieuses infrastructures. Il est fort à parier d'ailleurs que les quatre réseaux actuels de points relais (cf. Figure 4) connaîtront prochainement des mutations sensibles (regroupements ?) : quel consoauteur, en effet, acceptera de continuer à « faire le tour » des points de retrait de son quartier, en vue de collecter ses différentes commandes en ligne ? Lentement mais sûrement, nous nous acheminons ainsi vers des alternatives autorisant le « tout en une seule fois », qu'il s'agisse aussi bien de collecte que de livraison. ■



## PAROLE(S) D'ACTEUR(S)



© Laurent Pascal

### GENEVIÈVE PÉDEUTEUR

Adjointe au Maire de Pau en charge du commerce

*La ville et l'agglomération ont mis en place une plateforme innovante de recommandation en ligne de produits des commerces du centre-ville de Pau « E-CITY » [www.e-city.fr](http://www.e-city.fr). L'objectif vise à dynamiser le commerce en s'adaptant aux changements de comportements des consommateurs. Cette plateforme web permet la mise en valeur de produits choisis par les clients et de renforcer l'attractivité des commerces en proposant des solutions de livraison efficaces. Le volet « logistique » est développé en lien avec la Poste dans le cadre d'un contrat de recherche et d'innovation. Celle-ci assure la récupération des paquets, leur emballage et leur livraison porte-à-porte dans la journée. Il s'agit également de développer des solutions innovantes (groupements de livraison, passages multiples, délais, etc.) en complémentarité avec d'autres, tel « Green Bike Messenger » qui effectue des livraisons de marchandises à vélo sur l'agglomération paloise. La gestion de la plateforme et son suivi sont assurés par la société E-SY COM installée à la technopole Hélioparc à Pau. Celle-ci a développé une solution collaborative basée sur la recommandation clients. Ces clients appelés, les « CITIZENS », partagent et recommandent en ligne les produits qu'ils trouvent dans les boutiques partenaires. Les commerçants valident leurs choix pour donner accès à la vente en ligne et à la livraison. Les cityzens sont récompensés pour leur recommandation par des bons d'achats. En service depuis février, le site enregistre 250 comptes clients et rassemble 8 % des commerçants du centre-ville. Le territoire palois est ainsi « site pilote » conduisant une expérience inédite, appelant des perspectives de développement de niveau national tant en matière d'organisation et d'aménagement des villes, que de développement économique. ■*



La logistique au service de l'économie  
Plateforme de Pardies/Noguères (Bassin de Laca)

*La performance et l'attractivité économiques des territoires sont tributaires d'une bonne organisation de leur chaîne logistique. Les premier et dernier km peuvent représenter jusqu'à 20 % des coûts logistiques avec de forts impacts sur les gaz à effet de serre. Un maillage des plateformes logistiques combinant les différents modes (ferroviaire, routier, maritime) est indispensable pour gérer les échanges longue distance articulés avec des modes de distribution locaux innovants et à faible empreinte carbone. Coordination, gouvernance et planification conditionnent la performance logistique intégrée des territoires. Les initiatives nationales et régionales les encouragent.*

Une bonne organisation de la logistique et du transport de marchandises participe pour une large part au développement économique des territoires et garantit l'approvisionnement de leurs bassins de consommation. Même si la France fait partie des pays au monde les plus performants pour sa logistique (10 % du PIB national, 1,8 million d'emplois), elle reste aussi un des pays les moins intermodaux d'Europe, héritage de juxtaposition de politiques monomodales déclarait Gilles SAVARY, député de Gironde expert des transports, lors du séminaire logistique du 3 juillet 2015 à Ondres.

## COMBINAISON DES MODES POUR DES SOLUTIONS LOGISTIQUES COHÉRENTES ET INTÉGRÉES

Pour y parvenir, il s'agit de bâtir des solutions logistiques cohérentes et intégrées à toutes les échelles (de la distribution moyenne et longue distances à la diffusion urbaine) impliquant l'utilisation combinée de tous les modes avec une empreinte carbone réduite (routier en pré

- post acheminement, ferroviaire sur les moyennes, longues distances ou le maritime). Les enjeux sociétaux de transition énergétique, d'amélioration de conditions d'exploitation et de diminution des risques routiers servent la performance des entreprises. La place croissante des transporteurs routiers privés dans les sociétés de combiné rail-route est un bon indicateur de l'intérêt que portent les acteurs économiques au multimodal et à ses gains environnementaux (un container sur le rail sur 700 km équivaut à 70 % de CO<sub>2</sub> en moins que sur la route) .

## MAILLAGE DES PLATEFORMES MULTIMODALES ET SOLUTIONS DE DIFFUSIONS URBAINES

Les chaînes logistiques performantes passent par des plateformes multimodales (embranchées route fer, à proximité d'un port ou d'un aéroport) maillées entre différents sites. Ces nœuds facilitent la mutualisation des installations (embranchements ferrés pour le rail-route) au service des entreprises et à la massification

des marchandises. A l'échelle locale, les organisateurs ferroviaires de proximité, comme celui de l'OFP Sud-Ouest sur le Port de Bayonne, remplissent un nouveau rôle sur le maillon du wagon isolé. La distribution urbaine pour le traitement du « dernier km » impose de nouvelles organisations logistiques face aux contraintes environnementales et pour des villes apaisées.

## STRATÉGIES NATIONALES ET RÉGIONALES POUR COORDONNER, GOUVERNER ET PLANIFIER LA LOGISTIQUE

La stratégie nationale France logistique 2025, dans la suite des accords de Paris sur le Climat, ainsi que des enjeux de compétitivité économique visent à replacer la France comme leader sur la scène logistique internationale. 5 objectifs majeurs sont mis en avant : la logistique multimodale, sa transition numérique et énergétique, la lisibilité des organisations logistiques, sa gouvernance intégrée. Le récent plan d'action de relance du fret

## < O > ET SUR NOS TERRITOIRES ?

### LE CENTRE EUROPÉEN DU FRET DE MOUGUERRE : UNE PLATEFORME LOGISTIQUE D'ENVERGURE NATIONALE AU SERVICE DU TERRITOIRE ET DU REPORT MODAL

Idéalement positionné à proximité de l'Espagne et au croisement des autoroutes A63 et A64, du port de Bayonne et de l'aéroport Biarritz Pays Basque, le Centre Européen de Fret (CEF) de Mouguerre représente un Pôle de transport et de logistique multimodal, référent au niveau national. Il offre un équipement de qualité au service des activités économiques et commerciales du Pays Basque et du sud des Landes pour un bassin de 250 000 habitants. Aussi, avec 800 emplois dédiés à la logistique (1 200 avec l'ensemble des activités), le CEF joue localement un rôle de premier plan. 9 des 10 plus grandes entreprises industrielles et commerciales du territoire y ont recours, et 70 % des entreprises du type transporteurs et logisticiens qui y sont installées exercent leur activité en local.

Créé en 1988, le Syndicat mixte d'aménagement du Centre européen de Fret assure le développement et l'exploitation de la zone d'activités. Le CEF totalise aujourd'hui près de 100 hectares dont plus de 20 dédiés à l'activité logistique multimodale « rail-route », et bénéficie d'investissements publics et privés. Son espace logistique embranché fer est



L'activité logistique multimodale « rail-route » est l'une des spécificités du Centre Européen du Fret de Mouguerre

l'un des plus importants du Grand Sud-Ouest avec ceux de Bordeaux-Hourcade et Toulouse-Eurocentre. Il est utilisé par 3 opérateurs majeurs (Novatrans, Ambrogio, Nortrans-Euro-rail) développant leurs activités au plan national et européen (Espagne, Italie, Allemagne,...). Ce sont près de 4 liaisons fret ferrées qui concrétisent chaque jour le développement de l'activité combinée. Ainsi, près de 40 000 camions passent chaque année sur le rail pour un total de 670 000 tonnes de marchandises transportées. ■

ferroviaire (octobre 2016) y concourt. Une vision multimodale et intégrée de la logistique au fonctionnement durable des territoires nécessite coopération et articulation de leurs équipements aux différentes échelles. Leur maillage est à développer, intégrant les connexions des ports avec les plateformes multimodales et pour la diffusion locale, des plateformes aux centres logistiques urbains pour la livraison urbaine...

#### LA DÉFINITION D'ESPACES DE DIALOGUE ET DE GOUVERNANCE EST INDISPENSABLE POUR Y PARVENIR

Les précédents travaux menés en Aquitaine sur le schéma des plateformes logistiques portaient différentes pistes de travail par pôle territorial (exemple : structuration du hub aquitain et de maillage des pôles logistiques selon l'armature territoriale, valorisation des infrastructures multimodales, accessibilité urbaine aux marchandises, etc.). Ils alimenteront le futur SRADDET de la Nouvelle-Aquitaine. La dimension de la planification de la lo-

gistique intégrée sera un maillon déterminant de la performance économique des territoires. Elle est à construire aux différentes échelles : du grand territoire de distribution à la diffusion urbaine comme dans la planification régionale (via le SRADDET) à la plus locale avec les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou des nouveaux plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi).

Des territoires ont déjà franchi le pas. Aussi, les questions logistiques d'accessibilité, de foncier, de distribution urbaine font partie intégrante de la révision du SCoT de la région mulhousienne depuis 2014. De même, la révision du SCoT de la grande agglomération toulousaine depuis 2016 positionne la métropole en intégrant le développement de ses infrastructures logistiques. Le développement durable des territoires passe par l'intégration et la planification de ses chaînes logistiques multimodales. ■



*La dimension de la planification de la logistique intégrée sera un maillon déterminant de la performance économique des territoires. Elle est à construire aux différentes échelles : du grand territoire de distribution à la diffusion urbaine comme dans la planification régionale (via le SRADDET) à la plus locale avec les Schémas de Cohérence Territoriale ou des nouveaux Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux.*



## ALINE MESPLÈS

PRÉSIDENTE  
DE L'OTRE\* NATIONALE

Les aménagements urbains doivent être optimisés. Toutes les agglomérations connaissent des problématiques d'accessibilité et de places de stationnement réservées pour les livraisons. Insuffisantes et/ou occupées par les voitures, elles obligent les transporteurs à se garer en double file, gênant la circulation et multipliant les amendes.

Les jalonnements et la signalisation posent également problème car les panneaux sont aujourd'hui illisibles et les indications directionnelles souvent inscrites après les publicités, créant des difficultés de lecture rapide.

Concernant la création de plateformes logistiques, elle peut être intéressante si elle permet aux entreprises locales de vivre et si elle est décidée en concertation. Quand la collectivité décide seule de son emplacement, son utilisation est souvent vouée à l'échec. L'intérêt pour les transporteurs dépend de la possibilité d'investissement et de la fiscalité. En effet, les espaces de stockage étant dorénavant imposés au même taux que les espaces de production, les professionnels préfèrent abandonner leur entrepôt et organiser leur stock roulant sur des camions. Il faut donc dresser un état des lieux préalable de ces entrepôts et de leur fonctionnement.

Par rapport aux centres de redistribution urbains, il convient de bien prendre en compte que la multiplication des « coupures de charge » engendre des pertes de temps et des coûts pour les transporteurs/logisticiens impactant la rentabilité. En outre, il ne s'agit pas d'en confier la gestion à un opérateur semi-public ou à un seul privé, car il détient alors le monopole sur les livraisons et l'organisation des espaces de stockage par exemple.

En termes d'organisation des livraisons en ville, les collectivités souhaitent développer autant que faire se peut l'utilisation de véhicules légers plutôt électriques, pour répondre aux enjeux environnementaux. Un seul modèle ne peut pas fonctionner partout. Il est par exemple difficile de livrer les moyennes surfaces alimentaires des centres en petits véhicules. Compte tenu du nombre de véhicules à faire circuler, le ratio temps/occupation de l'espace n'est pas bon et le modèle économique parfois peu rentable pour les transporteurs surtout en compte propre. Certaines enseignes refusent même d'être livrées ainsi.

En outre, les problématiques des grandes agglomérations ne sont pas celles des petites dans lesquelles le centre-ville peut se résumer à quelques rues à desservir. Un type de véhicule affecté à cette unique desserte n'est donc pas rentable.

Pour autant, les transporteurs souhaitent contribuer à la transition énergétique et à la gestion des problématiques environnementales. Les poids lourds ne roulant pas à l'électrique, l'effort porte sur les véhicules au gaz (comprimé) nécessitant un déploiement de stations sur les territoires. Dans un souci



*Le dialogue entre les acteurs publics et privés est nécessaire. Les organisations logistiques qui se mettent en place sur les agglomérations doivent être travaillées avec les transporteurs et les logisticiens. Il s'agit d'avoir une vision d'ensemble qui doit partir de l'existant en réalisant un état des lieux et en posant clairement les objectifs ainsi que le périmètre de la réflexion. La seule notion de livraison dans les centres-villes est limitative car il existe des unités industrielles et de grande distribution au sein même des agglomérations qu'il convient de traiter.*

de rentabilité de ce type de véhicules, il conviendrait que les collectivités prévoient des aménagements permettant d'accueillir au moins des 19 tonnes.

En matière d'environnement, les efforts à consentir concernent aussi les clients (particuliers et commerçants). En effet, il s'agirait d'accepter de ne pas être livré en 24H tous les jours, voire le week-end. Cela permettrait de grouper les marchandises à livrer et d'optimiser les créneaux de livraisons. Pour la grande distribution souhaitant des livraisons quotidiennes, le remplissage des camions est parfois divisé par deux. A ce sujet, le développement du e-commerce et la course à la performance en termes de délai de livraison est un véritable souci.

Le dialogue entre les acteurs publics et privés est nécessaire. Les organisations logistiques qui se mettent en place sur les agglomérations doivent être travaillées avec les transporteurs et les logisticiens. Il s'agit d'avoir une vision d'ensemble qui doit partir de l'existant en réalisant un état des lieux et en posant clairement les objectifs ainsi que le périmètre de la réflexion. La seule notion de livraison dans les centres-villes est limitative car il existe des unités industrielles et de grande distribution au sein même des agglomérations qu'il convient de traiter.

Par ailleurs, il est nécessaire d'accepter que les choses se fassent dans le temps. Il ne s'agit pas de fermer l'accès au centre-ville du jour au lendemain. Les décisions prises par la collectivité ne doivent pas être trop rapides et radicales car les changements d'organisation des professionnels et la transformation de véhicules s'inscrivent dans la durée. Il faut respecter le temps économique des investissements. Pénaliser le transport et les accès à la ville, c'est pénaliser le développement des territoires. ■

\*Organisation des Transporteurs Routiers Européens



## Séminaire du 03 juillet 2015

*Un premier temps fort dans la connaissance du fonctionnement logistique des territoires sud-aquitains*

Afin de partager et débattre d'une vision d'ensemble des problématiques associant organisation de la logistique, gestion des transports de marchandises et développement économique pour nos territoires, l'AUDAP a organisé en 2015 un séminaire. Combinant présentations, témoignages et tables rondes, professionnels du secteur et pouvoirs publics ont pu échanger et partager leurs différentes attentes. Une publication synthétique destinée à mieux appréhender le fonctionnement logistique des territoires sud-aquitains ainsi que des actes ont été réalisés à cette occasion. Ils sont en libre téléchargement sur le site Internet de l'AUDAP, [www.audap.org](http://www.audap.org). ■

### Michel SAVY

*Président du Conseil scientifique de la conférence nationale sur la logistique en 2015, s'exprimant lors du séminaire « Transports de marchandises et logistique : Quels enjeux de développement et d'aménagement pour nos territoires ? » du 03 juillet 2015 à Ondres*

## EN SAVOIR PLUS

### CONTACTS

**Marc Trinqué** : [m.trinque@audap.org](mailto:m.trinque@audap.org)  
**Romain Mathey** : [r.mathey@audap.org](mailto:r.mathey@audap.org)  
**Marion Dussarrat** : [m.dussarrat@audap.org](mailto:m.dussarrat@audap.org)

--

### RESSOURCES DOCUMENTAIRES

- Logistique urbaine : Agir ensemble, ADEME, Septembre 2010, 106 p.  
<https://goo.gl/UrB6TF>
- La logistique urbaine : Métamorphose et innovations, Note Rapide n°719, IAU, Juin 2016, 4 p.  
<https://goo.gl/KXZWbC>
- Transport de marchandises en ville : Quels enjeux pour les collectivités ?, CERTU, Septembre 2013, 12 p.  
<https://goo.gl/Kk1IBz>
- Logistique urbaine : Les enjeux de la livraison du « dernier kilomètre », Place Publique, p. 50-54, 2014, 5p.  
<https://goo.gl/wZeQSC>
- La logistique en France, Etat des lieux et pistes de progrès, Rapport du comité scientifique présidé par Michel SAVY, 2015, 113p.  
<https://goo.gl/umyBF8>

## RENAUD LAGRAVE

VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE  
CHARGÉ DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS ET DES MOBILITÉS



© A\_Gilbert

La construction de nouvelles « stratégies mobilités » à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine est une volonté forte de la Région. Au delà des réponses à apporter à la population pour faciliter les déplacements, la politique des transports et la distribution logistique des territoires sont des sujets essentiels, tant pour des questions de développement économique que d'environnement. Ces nouvelles « stratégies mobilités » auront pour objectif plus de fluidité, d'efficacité et d'efficacé. Elles feront partie intégrante du futur SRADDET\*.

La Région est déjà actrice et investit dans de nombreuses infrastructures logistiques et de transports d'intérêts régionales, nationales et européens. A titre d'exemple au niveau du corridor Atlantique, qui est un axe de transit très important, nous coopérons avec le gouvernement basque espagnol pour développer une plateforme logistique intermodale près de Vitoria-Gasteiz. Elle serait à l'horizon 2020-2021 le terminal de la nouvelle ligne de fret Calais/Jundiz. Cet axe doit irriguer la Région et

aider à la capillarité avec les lignes secondaires, les équipements, les ports, les plateformes de transports combinés, au Pays Basque, dans les Landes autour de la Métropole bordelaise ou encore dans les Deux-Sèvres. Parallèlement, nous soutenons l'Opérateur Ferroviaire de Proximité autour du Port de Bayonne, l'OFP Sud-Ouest, pour notamment suppléer l'absence de services de traitement des wagons isolés et offrir un service performant aux acteurs économiques locaux. La Région définira également une feuille de route de la logistique maritime en s'appuyant sur ses ports et sur l'importance de construire un axe Atlantique fort. Il est aujourd'hui primordial de construire une politique maritime coordonnée et ambitieuse et de l'inscrire dans une vision plus large de croissance bleue. Nous avons un autre axe stratégique et complémentaire avec lequel nous anticipons l'avenir. C'est celui de la ligne ferroviaire « Pau-Canfranc-Saragosse » au coeur du massif des Pyrénées. En filigrane se dessine la perspective d'une future Traversée Centrale des Pyrénées (TCP) à grand gabarit, mais dont les horizons sont encore trop lointains.

Tous ces investissements sont menés pour lutter contre la progression du trafic de camions sur les routes qui génère des pollutions et des nuisances importantes sur l'axe nord-sud de notre région. La Région est en effet très soucieuse aux questions d'environnement. Ils sont aussi faits pour renforcer la place de la Nouvelle-Aquitaine sur le corridor Atlantique, répondre aux besoins logistiques des entreprises et des transports des marchandises, et garantir le bon approvisionnement de l'ensemble des territoires aquitains. ■



*La Région est déjà actrice et investit dans de nombreuses infrastructures logistiques et de transports (...) A titre d'exemple au niveau du corridor Atlantique, qui est un axe de transit très important, nous coopérons avec le gouvernement basque espagnol pour développer une plateforme logistique intermodale près de Vitoria-Gasteiz. Elle serait à l'horizon 2020-2021 le terminal de la nouvelle ligne de fret Calais/Jundiz. Cet axe doit irriguer la Région et aider à la capillarité avec les lignes secondaires, les équipements, les ports, les plateformes de transports combinés, au Pays Basque, dans les Landes ...*

\*schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires



## URBANISME

*Territoires No(s)  
Limite(s)*

La revue Urbanisme publie un numéro spécial, le Hors-Série n°59, consacré à la 37ème rencontre

nationale des agences d'urbanisme. Tous les participants à la rencontre recevront très prochainement cette publication. Retrouvez d'ores et déjà sur le site Internet de la revue, [www.urbanisme.fr](http://www.urbanisme.fr), le sommaire de la publication ainsi qu'une quinzaine d'articles à lire gratuitement. Vous avez ainsi accès aux interviews de Jean-René Etchegaray, « Faire émerger un territoire d'innovation et d'anticipation », de François Bayrou, « Un territoire maillé, qui garde son enracinement » ou encore de Gérard Vandenbroucke, « La taille de la Région est une contrainte et une force ».

[<https://goo.gl/rhIK7D>]



## AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*Belveder n°0 :  
Fait urbain - Fait  
métropolitain :  
Regards croisés sur  
nos espaces de vie*

L'Auat, l'agence d'urbanisme de Toulouse, a créé une revue collaborative, Belveder, afin de répondre à une mission fondamentale des agences d'urbanisme qui est d'éclairer les territoires et leurs avenir possibles. L'ambition de ce premier numéro est d'analyser la notion du fait urbain comme élément majeur de la structuration des villes. Ces dernières organisent dorénavant l'espace au-delà des limites de l'urbain tout en intensifiant les relations entre elles. C'est donc un regard renouvelé sur « la ville » qui est porté.

[<https://goo.gl/v3gqPi>]



## SANTÉ

*CaMBo #10 : La  
ville est-elle bonne  
pour la santé ?*

L'urbanisme peut-il être favorable à la santé ? Telle est l'une des questions centrales

que pose le dernier numéro de la revue CaMBo, éditée par l'a-urba en collaboration avec les éditions Le festin. Canicules, pics de pollution atmosphérique, nuisances sonores... l'environnement urbain se voit depuis quelques années ré-interpellé comme un enjeu majeur de santé publique. La santé dans les territoires, c'est aussi la place des hôpitaux dans la ville, les inégalités d'accès aux soins entre ville et campagne, ou encore l'intégration des toxicomanes dans l'espace urbain. Autant de sujets polémiques, que le dossier éclaire à partir d'exemples locaux et nationaux, et la participation de plusieurs membres du laboratoire de recherches Aquitain « PASSAGES ».

[<https://goo.gl/yTbD5H>]



## MOBILITÉ

*L'interconnexion n'est plus assurée :  
Chronique impatiente de la mobilité  
quotidienne, un blog d'Olivier Raze-  
mon*

« Si l'équipe nationale de football compte 65 millions de sélectionneurs, la France abrite 65 millions de ministres des transports.... ». Cette métaphore d'Olivier Razemon, Journaliste indépendant, spécialiste des questions de transport et de mobilité, montre combien ces sujets font l'objet d'un intérêt commun. Dans son blog, hébergé par le journal Le Monde, l'auteur porte un regard d'expert tant sur l'organisation des transports que sur les usages en faisant le lien avec l'urbanisme et les modes de vie.

[<http://transports.blog.lemonde.fr>]



## PROCHAIN Grand Angle

## CLIMAT - ÉNERGIE

*Transition énergétique et lutte  
contre le changement climatique,  
quels défis pour les collectivités ?*

L'année 2015 restera comme une année charnière dans la lutte contre le changement climatique. A l'échelle mondiale, elle voit l'adoption du tout premier accord sur le climat juridiquement contraignant à l'occasion de la COP 21 à Paris. En France, la loi de transition énergétique pour la croissance verte (TEPCV) du 18 août fixe des objectifs à moyen et long termes pour cadrer l'action conjointe des citoyens, des entreprises, des territoires et de l'État en matière de transition énergétique. Cette loi renouvelle profondément les outils de gouvernance et renforce les moyens des collectivités territoriales pour mobiliser leurs territoires, maillon essentiel pour

l'engagement d'actions concrètes. Enfin, nos territoires, tout juste engagés dans l'élaboration de PCAET, de PLUi ou encore lauréats de l'appel à projet TEPCV du Ministère commencent à incarner cette transition.

Quelles difficultés rencontrent-ils ? Comment intégrer et répondre à ces « nouveaux » enjeux dans les démarches sectorielles et notamment d'urbanisme ? Les prochains cahiers de l'AUDAP identifieront des pistes pour penser de manière conjointe ces politiques de développement (notamment urbain) et ces actions de transition énergétique.

## MARC TEYSSIER D'ORFEUIL

### Quelles sont les problématiques qui ont amené à la création du club et à la diversité de ses membres dont le GART ?

Le club du Dernier Kilomètre de Livraison a été créé en 2011 en coopération avec le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART). L'objectif était de créer un espace d'échanges et de propositions politiques entre décideurs publics et privés sur les sujets relatifs au transport et à la livraison urbaine, avec le souhait d'aller sur un modèle plus respectueux de l'environnement et de la santé publique. La livraison urbaine est un sujet composite, tant dans la diversité des enjeux que des acteurs impliqués. C'est une problématique qui est restée longtemps peu ou mal appréhendée par les pouvoirs publics et le grand public, quand elle n'est pas associée à une nuisance (notamment en termes de pollution, de congestion et de bruit). La fonction transport-logistique est pourtant stratégique à la vie des territoires et doit, à ce titre, faire l'objet d'une réflexion politique à tous les échelons, du national au local. Le club rassemble aujourd'hui 25 partenaires économiques (transporteurs, logisticiens, énergéticiens, constructeurs, opérateurs de stationnement, etc.) qui ont fait le choix d'agir collectivement pour la mise en oeuvre de solutions politiques innovantes et pragmatiques en lien avec les décideurs publics nationaux et locaux.

### Quelles sont les principales évolutions que vous constatez dans l'organisation du dernier kilomètre de livraison par les collectivités en termes d'urbanisme et de gestion ?

Une des grandes évolutions est d'abord l'intérêt relativement récent des collectivités pour ce sujet, tout particulièrement en zones urbaines denses. Jusqu'à récemment, lorsque l'on parlait de mobilité, il s'agissait presque exclusivement de transport de personnes, qu'il soit individuel ou collectif. Depuis quelques années, les collectivités commencent à s'intéresser de plus près au transport de marchandises. C'est un enjeu qui aspire à prendre une place de plus en plus importante avec le développement du e-commerce qui multiplie les flux, lesquels ne sont plus exclusivement dirigés vers les commerces. Le phénomène, très commenté, des pics de pollution locale, appelle également à une intervention des pouvoirs publics. Le secteur des transports de personnes, mais aussi de marchandises, est naturellement un levier d'action important pour réduire cette pollution.

### Quels sont d'après-vous les axes de progrès en la matière et les défis à relever par les acteurs publics et privés ?

La logistique urbaine nécessite un certain nombre d'infrastructures, de transports, notamment pour les carburants alternatifs (électrique, hydrogène, GNV/bioGNV, ED95, etc.) mais également en matière de foncier. Il faut que cela fasse l'objet d'une réflexion intégrée en dialogue avec les pouvoirs publics et les opérateurs. A titre d'exemple, nous proposons la mise en place d'une place servicielle au sein des nouveaux immeubles d'habitat collectif, laquelle pourrait permettre aux livreurs de se garer au plus près du lieu de livraison sans encombrer la voirie. On peut imaginer que cette même place pourrait être utilisée par différents services, tels que le relevé des compteurs gaz et électricité, les aides à domicile, etc. ■



## A PROPOS

*Ancien élu de Paris, Marc Teyssier d'Orfeuil a créé en 1994 l'agence de conseil institutionnel Com'Publics avec la volonté de faire du dialogue public privé un moteur pour des politiques innovantes. Sources à la fois de défis et porteurs d'opportunités, les sujets de mobilité des personnes, mais aussi des marchandises, constituent un des axes phares de travail de l'agence, notamment au travers du Club du Dernier Kilomètre de Livraison.*



*La fonction transport-logistique est stratégique à la vie des territoires et doit, à ce titre, faire l'objet d'une réflexion politique à tous les échelons du national au local (...) La logistique urbaine nécessite un certain nombre d'infrastructures, de transports, notamment pour les carburants alternatifs, mais également en matière de foncier. Il faut que cela fasse l'objet d'une réflexion intégrée en dialogue avec les pouvoirs publics et les opérateurs.*