

QUELLE ORGANISATION ET MUTUALISATION DE LA LOGISTIQUE URBAINE ET DU DERNIER HECTOMÈTRE / KILOMÈTRE ?

Comme tous les territoires, les territoires néo-aquitains connaissent une mutation profonde des pratiques et modes de consommation, avec comme élément structurant, la banalisation du e-commerce, pour quasiment tous les achats, sur les marchés de grande consommation, comme sur les marchés professionnels (BtoB).

Cette croissance rapide et projetée du e-commerce pointe un enjeu déjà bien connu, mais difficile à traiter dans les territoires, qui est celui de la logistique urbaine et de la logistique du dernier kilomètre. C'est d'abord sous l'angle des nuisances que la logistique est étudiée dans les villes : la congestion liée à la circulation des camions et véhicules de livraison, la pollution de l'air associée, la pollution sonore, etc. Les principes d'organisation de la logistique urbaine (marchandises en ville), avec des horaires de livraison, des emplacements prévus pour la livraison des commerces, les prescriptions pour les véhicules autorisés (etc.), visent en général à organiser la circulation comme objectif principal, et comme objectif connexe à réduire le bilan carbone de ces flux générés. L'avènement de la livraison de colis avec le e-commerce accentue les tensions sur le système logistique en zone urbaine ; les considérations sociales sur l'ubérisation du travail ont mis sur la place publique un débat sur le modèle de société et de consommation, associé au e-commerce.

A l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine, les émissions de gaz à effet de serre liées au transport de marchandises s'élèvent à environ 45 % du total des émissions (toutes échelles confondues, flux de transit y compris). Cette réalité montre à quel point une stratégie du facteur 4 pour les transports doit impérativement prendre au sérieux l'organisation du transport de marchandises.

Comme pour la mobilité des personnes, une des clés d'une transformation des pratiques de transports tient à la capacité d'assurer un niveau de service performant sur un trajet origine-destination, avec l'enjeu du dernier kilomètre, voire du dernier hectomètre. C'est souvent cette rupture de charge du dernier km qui pose problème et pousse les logisticiens à opter pour un service de transport exclusivement routier, de bout en bout, en trace directe ou avec des chaînes logistiques intégrant des plateformes.

Le défi est immense. Le transport de marchandises ne peut évoluer qu'à la condition d'un changement du modèle logistique, donc du modèle de consommation et du modèle industriel. En effet, les transporteurs ne font que répondre à la demande de leurs chargeurs - industriels et distribution - dont toute l'organisation est



Exemple de cyclo-logistique

alignée sur le juste-à-temps, les flux tendus et la règle des 24h comme délai de livraison.

Dès lors, comment passer d'un modèle quasi mono-modal (route), mono-énergie (diesel), mono-véhicule (camion) à un modèle multimodal, multi-énergies et multi-véhicules ? Et ce faisant, réussir cette transition pour mieux optimiser et mutualiser les flux logistiques en ville ?

En 2018-2019, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a conduit une réflexion prospective sur la mobilité des personnes et le transport de marchandises à l'échelle régionale. Cette fiche valorise certains résultats de l'étude face au défi de la neutralité carbone de la mobilité à l'horizon 2050. Elle fait partie d'une valise pédagogique mise à disposition des acteurs des territoires, dans le but de mettre en débat les enjeux de la transition mobilitaire et d'impulser des stratégies territoriales volontaristes.

Contacts : DREAL Nouvelle-Aquitaine / Service Déplacements Infrastructures et Transports / Département mobilité et infrastructures ferroviaires : dmif.sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr



IMMERSION DANS LES SCÉNARIOS PROSPECTIFS

Les flux logistiques en particulier la logistique urbaine reflètent les modes de consommation ; l'explosion du volume de livraisons liées aux achats sur internet en cette année 2020, marquée par la crise du COVID-19 le montre bien. Cela souligne à quel point l'organisation de la logistique urbaine s'avère difficile, car il s'agit autant de réguler les comportements individuels, que les pratiques des différents opérateurs (transporteurs, logisticiens, commerces, etc.).



Ainsi, dans le scénario « **Pacte territorial** », une double hypothèse est imaginée, celle d'un essoufflement de l'hyperconsommation combinée à des aspirations à consommer plus local. Sur le plan de l'organisation territoriale, ce scénario décrit une revitalisation des centre-bourgs, le dynamisme des petites et moyennes villes et un ralentissement de la croissance des grandes agglomérations. Cela signifierait donc le besoin de maintenir un réseau logistique maillé pour desservir les pôles répartis sur l'ensemble de la région, à contrario d'un scénario où la demande serait concentrée sur quelques grands pôles urbains comme Bordeaux ou Bayonne. Cela implique de repenser l'organisation territoriale des entrepôts et ce, en suivant deux directions : développer des mini-entrepôts urbains et arrêter l'éloignement et la construction de méga-zones d'entrepôt à l'extérieur des villes ; s'appuyer sur le maillage des commerces de proximité et les intégrer dans les chaînes logistiques du dernier kilomètre. Dans cette optique, les solutions logistiques impliquant le vélo présentent des avantages.



La volonté d'agir sur les modes de consommation n'est pas une hypothèse-clé du scénario « **Masterplan littoral** ». En effet, l'attractivité du littoral et les pressions foncières et urbaines qui en découlent, concentrent l'attention des politiques publiques d'aménagement du territoire. L'enjeu est celui d'accompagner cette croissance des territoires littoraux, pas de chercher à modifier les comportements individuels de consommation. Dès lors, en ce qui concerne la logistique urbaine, le chantier est immense. Il consiste à créer dans chaque pôle urbain du littoral, les infrastructures et équipements urbains, nécessaires à une plus grande mutualisation des flux de logistique urbaine : espaces logistiques du dernier kilomètre adaptés dans les quartiers, plateformes à proximité des centres urbains, entrepôts connectés à des dessertes multimodales, mise en place d'un réseau logistique intégrant les magasins,

les équipements publics, des bornes de libre-service, des nouveaux équipements urbains pour la livraison. Une des clés sur ce scénario passe par l'internet des objets, avec une géolocalisation en temps réel de tous les véhicules et objets transportés, pour faciliter l'optimisation et la mutualisation des flux. Dans « **Masterplan littoral** », la technologie aide à gérer la croissance des flux physiques, mais ne cherche pas à réduire cette croissance.



Sur cet enjeu de la gestion des impacts liés à la croissance des flux de marchandises, le scénario « **Métropole sans voiture** » apporte également une réponse technologique. La priorité est d'organiser les deux grands marchés que sont la métropole bordelaise et l'agglomération basque. Ces deux ensembles urbains frôlent la surchauffe, en raison d'une croissance démographique et économique soutenue, desquelles découlent une croissance des flux de personnes, de marchandises, d'énergie, etc. Le caractère libéral du marché du transport de marchandises est encadré dans ce scénario : la collectivité publique a recours à l'intelligence artificielle pour organiser les circuits logistiques et planifier les flux. Il n'est plus question d'autoriser la circulation de véhicules avec un taux de remplissage inférieur à 80 % ou les retours à vide. Le déploiement des véhicules à la conduite automatisée apporte une brique supplémentaire à l'automatisation des chaînes logistiques.



DE LA LOGISTIQUE URBAINE ET DU DERNIER HECTOMÈTRE / KILOMÈTRE ?

ZOOM SUR DES INITIATIVES LOCALES PORTEUSES D'AVENIR

Cyclo-logistique

Experts de la livraison
écologique urbaine
pour les e-commerçants.

DEMANDER UNE COURSE ou VOIR LES VILLES



Fondée en 2017, AppliColis est une Société Coopérative d'intérêt Collectif (SCIC) qui intervient sur les domaines de la logistique urbaine, la livraison du dernier kilomètre, le transport écologique, la course à la demande et plus particulièrement sur la cyclo-logistique. L'entreprise propose ses services dans une trentaine de villes en France, dont La Rochelle, Bordeaux et Bayonne-Biarritz. L'offre fédère des transporteurs professionnels de la livraison et s'érige en contre-modèle social d'une uberisation des métiers de la logistique.

<https://www.applicolis.com>

Circuits courts



L'association InPACT, pour Initiatives pour une agriculture citoyenne et territoriale, accompagne les territoires et les acteurs du monde agricole dans la structuration de circuits courts alimentaires. Dans ce cadre, une action spécifique porte sur la création de magasins de producteurs.

<https://www.inpactpc.org/circuits-courts.html>

Hôtel Logistique Urbain (HLU) de Tourville à Bordeaux



L'hôtel Logistique Urbain (HLU) de Tourville à Bordeaux ouvert en 2017 a permis au groupe La Poste de regrouper sur un même site les activités de tri et de livraison de trois de ses filiales. Son objectif est de massifier les flux de colis, de diviser par trois les surfaces d'exploitation, et de réduire ainsi les émissions polluantes par la mise en place de livraisons mutualisées. Il s'agit d'une des nombreuses actions logistiques urbaines menées localement.

Cet équipement est en outre implanté dans l'Ecocité de Bordeaux plaine Garonne qui a l'ambition de devenir un lieu d'expériences en logistique urbaine. Une convention a été signée en 2018 entre La Poste et Bordeaux Métropole pour mettre en œuvre une politique en matière de logistique urbaine.

http://www.ecocites.logement.gouv.fr/IMG/pdf/190206_ecocite_fiches_bordeaux_plaine_de_la_garonne-hd_pia.pdf

- Porté par ROZO, Logistic-Low-Carbon, la CGI, le Cerema et l'ADEME, **le projet InTerLUD** (Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable) a pour objectif de favoriser une gestion de la logistique urbaine et économe en énergie fossile au niveau des agglomérations, par des démarches de concertation entre les acteurs publics et privés.
<https://www.interlud.green>
- A Bordeaux, une gestion du dernier kilomètre sociale et écologique avec des livraisons à vélo proposée par la société coopérative et participative (Scop) « **Coursiers bordelais** ».
<https://coursiersbordeais.fr>

QUELLE ORGANISATION ET MUTUALISATION DE LA LOGISTIQUE URBAINE ET DU DERNIER HECTOMÈTRE / KILOMÈTRE ?

PISTES À PARTAGER POUR ACCÉLÉRER LES TRANSITIONS DES TERRITOIRES

La solution technique miracle n'existe pas pour généraliser la mutualisation du transport de marchandises en zone urbaine. La livraison est devenue un facteur-clé de différenciation pour les commerçants, ce qui peut compliquer les efforts de coopération. Cependant, l'enjeu des marchandises en ville nécessite une appropriation locale par les acteurs publics et privés, ainsi qu'une anticipation de la gestion des espaces urbains et périurbains pour les fonctions logistiques.

1/ DISCUTER ET METTRE EN DÉBAT LA PLACE DES MARCHANDISES EN VILLE

Les enjeux liés au transport de marchandises sont souvent considérés comme relevant de la sphère marchande, ce qui peut expliquer la moindre importance accordée par les autorités locales à ces questions, comparées à l'organisation de l'offre de déplacements pour les personnes. Ce déséquilibre est en train de changer, avec une prise en compte réelle par les collectivités territoriales, à l'occasion de leur révision ou élaboration de leur stratégie « mobilité ». Néanmoins, si la logistique urbaine est désormais souvent inscrite à l'agenda des réflexions relatives aux documents de planification, rares sont les instances formelles ou informelles à l'échelle locale, qui font perdurer les échanges, discussions, collaborations entre acteurs publics et privés de la logistique. La création, l'animation, la reconnaissance d'instances de concertation sur les sujets « logistique » constitue une première étape en direction d'une gouvernance territoriale de la logistique urbaine, comme il en existe pour la mobilité des personnes.

2/ VALORISER LES ESPACES DE STATIONNEMENT VACANTS POUR LA LOGISTIQUE URBAINE

La transition mobilitaire implique un meilleur partage du parc de véhicules et des trajets effectués. Cela pose alors directement la question du devenir des places de parking, sur la voie publique, dans les ouvrages publics ou dans les parkings privés. Si on a moins de voiture en ville, quelle utilisation possible des espaces dédiés au stationnement ? Pourraient-ils être redéployés sur des fonctions logistiques, notamment au sein des grands centres urbains, dans lesquels le foncier est âprement convoité ? Par exemple, les parkings souterrains, les parkings des administrations publiques, peuvent-ils servir de zones expérimentales pour l'implantation d'activités logistiques ? La diversification des modes de transports pour la livraison du dernier kilomètre passe par une réorganisation des chaînes logistiques en amont ; pour cela, des espaces logistiques urbains au plus proche des clients et des consommateurs sont nécessaires. Les places de parking en ville constituent à ce titre une ressource foncière mobilisable et particulièrement pertinente pour la logistique urbaine.

3/ PARTAGER LES DONNÉES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les géants du e-commerce, comme Amazon, C-Discount, ventes-privées ou la Fnac, des sites comme leboncoin.fr, ont très vite compris l'importance de la logistique comme un facteur différenciant de leur offre. Le commerce alimentaire est également en train de suivre cette voie de la livraison à domicile. Cette sensibilité rend difficile le partage des données liées à la livraison entre les acteurs privés, même si, de facto, les grands opérateurs comme Amazon (via la marketplace), la Poste, DHL, UPS, ou DB Schenker, disposent de ces données. En revanche, certaines données sont ou pourraient être publiques, comme les règles de circulation édictées par les communes ou intercommunalités, la localisation des aires de livraison, les conditions de circulation sur certains axes ou portions du réseau routier, les travaux prévus et en cours sur le réseau, etc. Une piste de travail pourrait être de progressivement mettre en place un système d'information territorial et en temps réel du transport de marchandises, en démarrant par les véhicules et engins de livraison, les entrepôts et espaces logistiques de proximité, et poursuivre avec les palettes, les contenants, et pourquoi pas les objets eux-mêmes. Cette collecte de données alimenterait un écosystème de services numériques pour la logistique : mise en relation des opérateurs, planification des tournées, ajustement des règles de circulation pour les véhicules, etc. Ce changement serait majeur et poserait de nombreuses questions : voulons-nous en tant que citoyens que la collectivité ait une connaissance fine des flux de marchandises ?

