



La logistique urbaine Verdir le dernier kilomètre

La logistique urbaine est un élément indispensable au bon fonctionnement de la ville. L'approvisionnement des établissements et des habitants, le transport de matériel ou encore l'enlèvement des déchets participent au développement des activités économiques et répondent à une densité urbaine de plus en plus forte. Cependant, l'impact environnemental de la logistique urbaine (elle générerait 20 %⁽¹⁾ des émissions de gaz à effet de serre⁽²⁾ en ville) met en lumière la nécessité, pour les collectivités et les acteurs économiques, de s'emparer du sujet.



Définition

Si l'image de la logistique urbaine est souvent liée à celle du déchargement de camions garés en double-file, cette notion recouvre une définition plus large. Danièle PATIER (Laboratoire d'économie des transports) en livre une définition inclusive : « l'**art d'acheminer** dans les meilleures conditions les **flux de marchandises** qui entrent, sortent et circulent dans la ville »⁽²⁾.

Cette notion de logistique urbaine recouvre donc trois types de flux⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾ : les **livraisons et expéditions** des entreprises (commerces, mais aussi établissements industriels ou tertiaires) pour 40 % des flux, les **déplacements d'achats** des particuliers (réalisés par eux-mêmes ou en livraison) pour 50 % et la **gestion urbaine** (enlèvement des déchets, services postaux, travaux publics...) pour 10 %.

Impacts de la logistique urbaine

Avant d'être source de nuisance, le secteur de la logistique urbaine est avant tout un **secteur d'activités**. À ce titre, il génère **emplois et valeurs, non délocalisables**, dans les territoires. Le secteur de la logistique, dans son ensemble, compte en effet pour environ **1,8 million d'emplois** en France et crée tous les ans 30 000 postes⁽⁴⁾.

Comme composante du secteur des transports, les activités de logistique urbaine génèrent également des **externalités négatives**. L'on estime que la logistique urbaine engendre ainsi⁽¹⁾⁽³⁾ :

- 15 à 25 % du trafic en ville et 20 % de l'occupation de la voirie ;
- 15 à 25 % des émissions urbaines de gaz à effet de serre (GES) ;
- environ 30 % des émissions urbaines d'oxydes d'azote ;
- environ 15 % des émissions urbaines de particules fines ;
- une contribution de 5 dB (A) dans l'environnement sonore ;
- 20 à 25 % des coûts logistiques, pour 1 % de la distance d'acheminement.



Depuis 2000, les activités logistiques (e-commerce compris) ont davantage contribué à l'**étalement urbain** que les résidents⁽⁵⁾. Il est donc nécessaire de trouver des solutions de logistique de proximité, au sein des villes, pour répondre à l'enjeu d'**artificialisation des sols**.

Redonner une place à la logistique en milieu urbain c'est aussi redonner du dynamisme aux commerces de centre-ville, souvent affectés par le manque d'espace de stockage ou par un manque d'attractivité due à un manque d'accessibilité. Les problèmes de congestion induits notamment par des livraisons réalisées dans des conditions non adaptées participent aussi à une désertification du centre au profit des commerces de périphérie, plus accessibles.

Pour les pouvoirs publics, la **transition écologique** des activités de logistique passe par différents leviers d'actions : réglementation, planification, réservation de foncier, incitations financières.

Le programme InTerLUD⁽⁶⁾

Le programme InTerLUD (Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable) est financé par les certificats d'économies d'énergie. Ce programme propose de favoriser le dialogue entre entreprises et collectivités et de les accompagner dans l'élaboration et la signature de **chartes de logistique urbaine durable**.

Ces chartes visent la mise en application d'actions, co-construites entre les secteurs privé et public, en faveur d'une logistique urbaine plus durable. Le programme vise l'accompagnement de 50 territoires en France.

Pour plus d'informations : <https://www.interlud.green/>

France Logistique 2025⁽⁷⁾

Instaurée en 2016, cette stratégie nationale se décline en 5 axes d'actions :

- Faire de la plate-forme logistique France une **référence mondiale** en encourageant la dynamique logistique sur tout le territoire ;
- Développer le **capital humain** et **faciliter la visibilité** de l'organisation logistique ;
- Faire de la **transition numérique** un vecteur de performance logistique ;
- Utiliser la logistique comme **levier de transformation** des politiques industrielles et de transition énergétique ;
- Instaurer et animer une **gouvernance intégrée** de la logistique.





Optimiser les livraisons

Une manière de diminuer les impacts de la logistique urbaine est de faire **circular moins de véhicules** en ville ou de leur faire effectuer moins de distance. Cela peut passer par l'acquisition de logiciels dédiés à l'optimisation, tout comme par la **massification des circuits**. Un semi-remorque équivaut, par exemple, à 40 véhicules utilitaires légers en termes d'emport⁽⁴⁾. L'interdiction des poids lourds en centre-ville n'est donc pas forcément la solution.

L'essor de l'e-commerce et de la livraison à domicile rendent toutefois souvent difficile la mise en place de telles pratiques par le fractionnement des destinations qu'ils imposent. La concentration des flux en **stations de retrait** ou en **points de collecte** permet d'y remédier en partie.

Verdir les flottes



La transition vers des **flottes moins émettrices** de polluants⁽²⁾ et de GES peut constituer une solution de réduction des nuisances induites sans modification profonde de l'organisation des entreprises. Et ce, d'autant que les solutions de verdissement se multiplient pour les véhicules lourds : *retrofit*, véhicules tout électriques ou hybrides, bioGNV⁽²⁾, *hydrogène*...

Des **aides financières** sont d'ailleurs disponibles pour l'acquisition de tels véhicules. Le bonus écologique a en effet été étendu aux véhicules lourds en janvier 2021. L'aide octroyée peut atteindre, en fonction des véhicules, 40 % du prix d'achat (ou de location), dans la limite de 50 000 euros⁽⁹⁾.

Des exemples en région⁽⁸⁾

- Des **pick-up stations, consignes automatiques & retraits de colis** sont installées dans 5 gares de la région.
- Plateforme de **livraisons collaboratives, Shopopop** livre les courses dans les 6 départements de la région.
- Implantée dans la métropole orléanaise, **Urbly optimise la logistique** urbaine.
- À Chartres, **À ma porte** propose un service de livraison du dernier kilomètre en **vélo-cargo**.
- **Chronopost** livre en **fourgons électriques**.
- Le projet **HECTOR** de la CC Touraine Vallée de l'Indre prévoit de déployer des **camions-bennes à hydrogène**.

Reports modaux

Une dernière solution de diminution des nuisances liées à cette activité est d'activer le levier du **report modal**, visant à **remplacer les véhicules en ville** par d'autres modes de transport. La **logistique à vélo**, en particulier les livraisons auprès des particuliers, est ainsi en plein essor, portée par le développement de l'e-commerce et des outils numériques. Les volumes transportés étant faibles, le vélo reste une solution à adopter pour certains usages seulement.

Des expérimentations de **logistique fluviale ou par tramway** ont également pu être menées dans de grandes agglomérations françaises⁽³⁾.

Planifier la logistique



Pour éviter les nuisances le plus en amont possible, la question de la logistique urbaine doit être abordée au plus tôt lors des débats de **planification et d'aménagement**. Le transport de marchandises et la logistique urbaine constituant une partie de la compétence « mobilité », les AOM⁽²⁾ peuvent s'emparer de cette question pour organiser les flux dans les agglomérations. Les plans de mobilité⁽²⁾, PLU(i)⁽²⁾ ou SCoT⁽²⁾ constituent de précieux outils pour réguler cette activité.

L'élaboration d'un document cadre (charte/pacte/schéma de logistique urbaine durable) est l'occasion de formaliser cette planification en collaboration avec les acteurs économiques du territoire. Le programme InTerLUD⁽⁶⁾ permet notamment de faire le lien entre acteurs publics et privés et de les accompagner dans cette démarche.



Les chiffres de la logistique urbaine

- 30 000 emplois créés par an dans la filière logistique
- Le e-commerce représente 112 milliards € en 2020, soit 13,4 % du commerce français⁽¹⁰⁾
- Achats en ligne en 2020⁽⁴⁾ :
 - +43 % sur l'alimentaire
 - +18 % sur le non-alimentaire
 - +41 % en enseignes et magasins
- 50 % des opérations de livraisons et enlèvements du **B2B** liés au secteur du commerce⁽⁴⁾

Rédigé par : Fabien GUILLEMAUT
DREAL Centre-Val de Loire / SMT / DID

Date : Avril 2021

Sources :

- (1) Thomas PLANTIER et Cécile CLÉMENT-WERNY (CERTU), *Transport de marchandises en ville : quels enjeux pour les collectivités ?*, septembre 2013
- (2) Thomas DURLIN et Pierre VACHER (Cerema Dtec-TV), *Logistique urbaine et planification des déplacements*, novembre 2019
- (3) Centre-ville en mouvement, *Boîte du dernier kilomètre de livraison*, 2013
- (4) Union TLF, *Manifeste : Transporteurs et logisticiens font tourner votre quotidien !*, janvier 2021
- (5) Adeline HEITZ, *La Métropole Logistique : structure métropolitaine et enjeux d'aménagement*, Université Paris-Est 2017
- (6) Site Internet du programme InTerLUD : <https://www.interlud.green/>
- (7) *France Logistique 2025* sur le site Internet du ministère de la Transition écologique : <https://www.ecologie.gouv.fr/france-logistique-2025>
- (8) Exemples issus de DREAL Centre-Val de Loire, *Étude sur les mobilités innovantes, état des lieux régional*, mise à jour 2020
- (9) *Décret n° 2021-37* du 19 janvier 2021 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location de véhicules peu polluants
- (10) FEVAD, *Bilan du e-commerce en 2020 : les ventes sur internet atteignent 112 milliards d'euros grâce à la digitalisation accélérée du commerce de détail*, 4 février 2021

Crédits images : DREAL Centre-Val de Loire / FG, place de livraison à Orléans – pick-up station en gare des Aubrais

