

Atelier n°4 : Comment les ÉcoCités contribuent au développement d'une logistique urbaine durable

Animateur, rapporteur:

- Dominique RENAUDET, Neoclide – Groupement AMO 360
- Olivier BACHELARD, CEREMA

Rappel de la méthodologie adoptée pour l'atelier

Introduction de l'atelier Dominique Renaudet:

Longtemps restée « invisible » pour les consommateurs et les développeurs de la ville, la logistique urbaine est un sujet très présent dans les ÉcoCités. Cet atelier est l'occasion de proposer un retour d'expérience sur les actions engagées dans le cadre du programme Ville de demain, notamment le premier hôtel logistique urbain de La Poste inauguré cette année à Bordeaux. Il permettra aussi d'envisager comment les ÉcoCités peuvent contribuer à faire progresser les politiques publiques en la matière.

Le **déroulement** retenu pour l'atelier était le suivant :

- Introduction (D. Renaudet – Neoclide)
- Présentation du panorama des actions portant sur la logistique dans le cadre du programme Ville de demain (O. Bachelard - Cerema)
- Un retour d'expérience sur le passage de l'ambition à la mise en œuvre de nouvelles solutions pour une logistique durable : témoignage de Bordeaux Métropole (M. Duchène, M. Brochard)
- Un éclairage sur « les enjeux des nouvelles demandes sociétales : les circuits courts alimentaires » : intervention de Ludovic Vaillant (Cerema) sur les questions de logistique alimentaire.
- Débat avec la salle autour des questions suivantes relativement à l'enjeu de la logistique urbaine :
 - ◇ quels impacts en matière de conception et d'insertion urbaines, sur les services de proximité ?
 - ◇ quels enjeux en matière de multifonctionnalité du bâti et du foncier ?
 - ◇ quelles perspectives pour l'organisation de la logistique à l'échelle de la métropole et des territoires voisins ?
 - ◇ quels bénéfices environnementaux ?
 - ◇ quels acteurs nouveaux et quels modèles économiques, pour une logistique alternative et durable ?
 - ◇ quels impacts des nouveaux modes de consommation ?
 - ◇ comment les canaux de distribution doivent-ils être repensés ? sur quelles données prospectives bâtir les politiques publiques ?
- Conclusions de l'atelier

Personnes ressources :

- Olivier BACHELARD, Chef de projet innovations urbaines et aménagement opérationnel, Cerema

- Michel DUCHENE, Vice-président de Bordeaux Métropole en charge des grands projets d'aménagement urbain
- Maxime BROCHARD, Chargé de projets coopérations territoriales, Direction des coopérations et partenariats métropolitains, Bordeaux Métropole
- Ludovic VAILLANT, Chercheur au Cerema Nord-Picardie, expert sur la thématique de la logistique, notamment les circuits courts alimentaires

Profil des participants

L'atelier a réuni 11 participants. Les ÉcoCités du Grand Lyon, Grenoble-Alpes Métropole et de Bordeaux Métropole étaient représentées, ainsi que la DDT du Rhône, l'ADEME Rhône Alpes, La Banque des Territoires et le CEREMA.

Introduction (D. Renaudet, Neoclide)

Cet atelier sur la logistique urbaine s'inscrit dans un contexte d'évolution rapide et profonde des modes de consommation et de distribution des marchandises. Cette mutation se traduit par :

- une accélération du développement de la livraison de marchandises du e-commerce
- des délais de livraison toujours plus courts (recherche d'immédiateté)
- une pression toujours plus forte sur les usages des espaces publics en milieu urbain dense (cohabitation des différents modes de transports, recherche de cadres de vie agréables...)
- le renouveau de l'attrait pour les commerces de proximité.

Avec également un constat particulier : le dernier km coûte environ 20 % du prix d'acheminement de la marchandise.

Ces mutations impliquent de questionner des enjeux divers :

- une nécessité d'aller vers un approvisionnement en circuits courts et des échanges « directs » (réemploi, troc etc.)
- le besoin de lutter contre les nuisances (bruit, pollution, émissions de CO2)
- une meilleure prise en compte du numérique (e-commerce, tracking des colis, optimisation des tournées...)
- un verdissement de la flotte (pour limiter les émissions polluantes).

Il s'agit cependant d'un sujet qui a longtemps semblé « échapper aux politiques publiques », une sorte d'« angle mort » car la filière est principalement constituée autour d'acteurs privés (distribution, commerce, transport, artisans, consommateurs...).

Présentation du panorama des actions portant sur la logistique dans le cadre du programme Ville de demain

(O. Bachelard - Cerema)

Le premier constat est qu'un grand nombre d'actions (34 sur 127 actions) financées par le programme Ville de demain et relevant de la mobilité concernent la logistique urbaine, même si certaines ont fait l'objet d'ajustements (voire d'abandons) en cours d'étude. Sur les 34 actions recensées, une douzaine concerne l'ÉcoCité Bordeaux Métropole, par ailleurs 16 ÉcoCités sur 31 ont engagées des actions en matière de logistique urbaine.

Ces actions relèvent principalement de 5 grands types :

- des études générales sur l'organisation de la logistique urbaine (8 métropoles concernées)
- la création d'hôtels logistiques urbains (HLU), souvent situés en frange des centres denses
- la mise en place de Centres de Distributions Urbains (CDU), souvent situés dans la centralité, servant de relais à la distribution du dernier kilomètre (CDU, conciergerie, lockers...)
- le verdissement de la flotte de livraison (approvisionnement en GNV à Bordeaux – cette action a été transformée en une étude à l'échelle départementale financée par ailleurs-prototype de vélo container sur le site des Ardoines, utilisation du tramway à Strasbourg, etc.).
- la gestion des matériaux de chantier ou du transport des déchets.

Olivier Bachelard présente ensuite quelques exemples :

- Exemple de l'hôtel logistique urbain (HLU) Chapelle Internationale de l'ÉcoCité Paris Arc de l'innovation. Celui-ci repose sur une Interface fer / route, avec des enjeux de diminution de surfaces, d'insertion urbaine (quartier en renouvellement urbain), et de développement de fonctions adossées (bureaux, entrepôt, salle de sport, terrain de sport sur le toit du hangar...).
- Exemple de la réalisation de l'hôtel logistique urbain de Tourville (sur le secteur Plaine de Garonne de l'ÉcoCité Bordeaux) porté par le Groupe La Poste ; celui-ci permet de mutualiser les services de 3 filiales du groupe et diminuer ainsi les surfaces (par le partage de machines dans le temps : « time sharing », l'optimisation de la flotte à partir du HLU), tout en répondant à différentes difficultés, notamment juridiques et informatiques, inhérentes à cette logique de mutualisation.

L'analyse du panorama met en lumière une structuration spatiale du concept de logistique urbaine autour d'une nouvelle organisation : les grandes plateformes (plutôt en frange des métropoles), les hôtels logistiques urbains (en frange des centres urbains denses) et les centres de distribution urbaine (en centre urbain dense).

Ces différents types de plateforme sont-ils réellement comparables ? Les enjeux y sont différents (en matière d'insertion urbaine, sur les modes de livraison...), avec la question particulière des flottes de distribution en aval des HLU (enjeux d'optimisation, de mutualisation, de verdissement...).

Éléments d'échanges et de débat sur ce panorama :

Une question est posée concernant le nombre d'actions relevant de la mobilité : comment expliquer la différence entre le chiffre indiqué par le Cerema (127) et celui présenté dans l'explorateur (93) ? Il s'agit d'une différence dans la manière d'opérer la

classification, notamment pour ce qui concerne des actions qui couvrent plusieurs thématiques :

- inclusion de certaines actions classifiées « services urbains », par exemple les plateformes de données avec des sortants « mobilités » ou d'actions liées aux matériaux de chantiers ou aux déchets,
- décompte d'une action pour les études (subvention d'ingénierie) et pour les « travaux » (subventions d'investissement), fusionnées en une seule action dans l'outil d'évaluation mis au point par Efficacity.
- Le représentant de la Banque des Territoires précise que l'évaluation sur laquelle Efficacity travaille est une auto-évaluation par les villes elles-mêmes, qui auront procédé à leur propre classement en catégories, en considérant qu'une action relève « principalement » d'un autre domaine que la mobilité par exemple.

Une question a porté sur l'utilisation du tramway pour le transport de marchandises : une expérimentation a eu lieu à Saint-Etienne, mais elle n'a pas abouti. La métropole de Bordeaux s'est également intéressée, notamment en référence à l'expérience City Cargo à Amsterdam, mais cette dernière s'est également révélée non concluante. Pour Michel Duchène, élu de Bordeaux Métropole, il existe de trop nombreuses contraintes d'exploitation du tramway pour garantir la viabilité de cette solution (entretien et travaux sur les voies en période nocturne, problématique des opérations de chargement/déchargement qui demandent un minimum d'immobilisation...).

Historique de la logistique sur Bordeaux et retour d'expérience

Michel Duchène, Vice-président Bordeaux Métropole en charge des projets d'aménagement urbain

La politique de la métropole en matière de logistique est née dans les années 2000, à l'occasion des travaux du tramway pendant lesquels il a fallu trouver des solutions pour répondre aux difficultés de livraison dans le centre-ville. Les commerçants avaient proposé la création de 4 HLU, la collectivité proposant la mise à disposition de terrains, mais les transporteurs n'ont pas souhaité participer au financement de ces HLU. De cet échec est né notamment un ensemble de réflexions avec la Poste, qui ont donné naissance, grâce au programme ÉcoCité, au projet de HLU de Tourville. La Métropole a travaillé pour faciliter le projet, notamment dans les négociations avec le Port Autonome pour la mise à disposition du terrain.

Globalement, Michel Duchène estime que la logistique urbaine pose des questions critiques de politique publique pour la métropole et qu'il est difficile d'agir sur les transporteurs alors que les nuisances sont là : les véhicules sont mal remplis (un grand nombre d'entre eux sont au 3/4 vides) et souvent polluants ; c'est le cas notamment en centre-ville où les moteurs des camions réfrigérés continuent à tourner durant les livraisons aux restaurateurs. De plus, Michel Duchène estime que plus on développe des villes pacifiées et agréables à vivre (création de voies piétonnes, usage du vélo...) moins les habitants supportent les agressions sonores et la part de l'espace public occupé par ces véhicules.

La collectivité doit faire face à cet enjeu devant une situation où les nuisances générées sont importantes. Cette prise en compte représente un coût sans pouvoir maîtriser l'amont de la chaîne.

Éléments d'échanges et de débat :

Comment agir pour modifier les pratiques des professionnels du transport de marchandise ?

Michel Duchène ne croit qu'à des décisions politiques fortes (sur

les modes de livraisons acceptés, sur la création de zones à faibles émission...) à l'instar de la décision de fermeture du Pont de Pierre aux voitures et camions (aujourd'hui uniquement dédié aux modes doux) qui a renforcé l'usage du vélo et fait disparaître 3000 véhicules/jour.

La sensibilisation des consommateurs sur les conséquences de promesses de délais de livraison de plus en plus courts est également un enjeu politique.

Ludovic Vaillant souligne la capacité des transporteurs à s'adapter. Néanmoins, il faut être conscient que la mutualisation entre différents transporteurs n'est pas si simple au regard de la diversité des pratiques et des logiques de distribution. Si les « Expressistes » se regroupent en ville, ce n'est pas un hasard. Les e-commerçants s'organisent pour aller vers la proximité. Les pressions devraient donc être de plus en plus fortes pour faire émerger des espaces de stockage en ville.

Expérimentation de livraisons en horaires décalés (2016)

Présentation de Maxime Brochard, Bordeaux Métropole

Ils'agit d'une expérimentation lancée par la Chambre de Commerce et d'Industrie, Bordeaux Métropole et le club Démeter (association regroupant les acteurs de la chaîne logistique pour le développement de pratiques de logistique durable), avec notamment pour but :

- de désengorger la circulation en horaire de pointe,
- d'évaluer les effets des livraisons nocturnes (pour les riverains).

Les principaux enjeux étaient les suivants :

- une certification des véhicules (certification internationale PIEK qui permet de distinguer les véhicules et les équipements utilisés lors des livraisons de nuit respectant un certain seuil d'émission sonore) mais aussi des points de vente recevant la marchandise (Certibruid),
- une formation des conducteurs-livreurs.
- L'expérimentation s'est déroulée sur 20 points de vente, répartis sur 5 communes, dont une partie en dehors de l'hypercentre.

Le bilan qualitatif de l'expérimentation est positif :

- pour les points de vente avec sas de stockage (pour les commerçants qui ne disposent pas de sas, cela pose par contre le problème de la mise à disposition de personnel de nuit),
- pour les transporteurs : amélioration de la tranquillité des parcours, réduction de l'encombrement et diminution des temps d'immobilisation des véhicules leur permettant ainsi de réaliser l'équivalent de deux tournées classiques sur la durée d'une seule.

D'autre part, le nombre de plaintes des riverains a été nul sur l'hypercentre, seules quelques plaintes ont été remontées en périphérie.

Éléments d'échanges et de débat :

Si l'expérimentation a été positive, le déploiement pérenne de ce type de solutions n'est pas encore à l'ordre du jour, les transporteurs n'ayant pas souhaité s'engager plus. Selon Michel Duchène, pour faire avancer les choses il faudrait pouvoir identifier clairement des interlocuteurs moteurs au sein d'une filière qui présente aujourd'hui une grande diversité d'intervenants.

Pour Maxime Brochard, cette expérimentation a révélé l'intérêt,

pour la collectivité, de mieux maîtriser la chaîne de bout en bout, et suggère de poursuivre des actions en ce sens. A titre d'exemple, Bordeaux Métropole va s'associer à Val de Garonne Agglomération pour répondre à l'appel à projets Territoires d'innovations avec l'ambition de mieux structurer la filière de la logistique alimentaire (approvisionnement de l'aire urbaine avec des produits cultivés dans le marmandais).

Présentation des résultats du projet de recherche OLICO-Seine, Logistique alimentaire en circuit court

par Ludovic Vaillant (CEREMA)

Ludovic Vaillant présente le projet OLICO-Seine, labellisé par le pôle de compétitivité Nov@Log et financé dans le cadre du Contrat de Plan Interrégional État-Régions Vallée de la Seine.

En préambule, Ludovic Vaillant précise que « circuit court » ne veut pas dire « bio », ni « hors grande distribution », ni « production locale » mais plutôt unicité de l'intermédiaire entre producteur et acheteur.

Dans le cadre de ce projet, 180 producteurs de la vallée de Seine ont été interrogés et il s'avère que, plus de la moitié d'entre eux ne calcule pas, et n'intègre pas précisément les coûts de transport au prix de vente. Ce projet a également permis de relativiser quelques idées reçues : l'organisation en circuits courts ne garantit pas toujours un bilan environnemental meilleur que celui des filières classiques de distribution (ceci étant dû aux problèmes d'optimisation des tournées et des chargements).

Ce projet montre également que la mutualisation entre producteurs ne va pas de soi et que les expériences réussies tiennent beaucoup au volontarisme (recherche de lien social, convictions personnelles...) dans un milieu où traditionnellement les producteurs travaillent seuls.

L'étude plus particulière de l'activité de 85 de ces producteurs montre une grande hétérogénéité des caractéristiques de livraisons, et notamment une grande dispersion des points de livraison : de 1 à 4 points de livraison en moyenne, et jusqu'à 28 points de livraison pour certains. Il apparaît que pour quelques situations extrêmes, le chiffre d'affaires d'une tournée ne couvre pas les coûts logistiques (transport, péages, autres modes logistiques, remise de la marchandise, etc.), ce qui interroge sur la viabilité économique de l'exploitation.

Ce type d'action est souvent le fruit d'un commun accord qui suppose :

- un bon relationnel entre les membres, reposant sur la confiance,
- une stratégie commerciale particulière pour livrer des clients communs,
- un respect de produits des uns et des autres

Cela peut cependant soulever des questions d'équité et de partage de gains, car la question économique ne vient pas forcément spontanément dans le dialogue entre producteurs (contrairement aux professionnels de la logistique). Aujourd'hui les pratiques sont beaucoup « de l'ordre de l'arrangement ou du tour de rôle ».

En termes de perspectives pour les ÉcoCités, Ludovic Vaillant note qu'il faudrait :

- penser la localisation de la production autour des grands centres urbains (ex. de la ceinture maraîchère de Limoges en réflexion...),
- penser les processus d'achat auprès des producteurs par les collectivités locales,

- penser la logistique en développant une offre de service adaptée aux circuits courts et complémentaire aux offres actuelles des transporteurs traditionnels,
- favoriser la mise en relation entre producteurs et consommateurs. La loi EGalim semble par exemple être un bon moteur puisqu'elle prévoit une part de 50% de produits locaux ou sous signes d'origine et de qualité (dont des produits bio) dans la restauration collective publique à partir du 1er janvier 2022.

En conclusion de la présentation de ce projet, Ludovic Vaillant estime que la mutualisation n'a pas tant besoin d'un support physique et juridique pour se mettre en œuvre que d'une organisation de projet facilitatrice d'échanges entre les producteurs, sur la base d'un diagnostic partagé qui permette à chacun d'évaluer ses coûts et ses bénéfices et de fixer les clés de partage entre collègues producteurs. Ludovic Vaillant indique également qu'a été mis en ligne depuis mi-septembre un outil de calcul des coûts logistiques, logicout.fr qui est en cours de déploiement via les chambres d'agriculture, au travers de formations locales, et qui

permet aussi de recueillir de la donnée pour de futures analyses territoriales.

Éléments d'échanges et de débat :

Grenoble-Alpes Métropole cite un autre exemple en Isère où une association regroupant plusieurs producteurs (La Charrette Bio) s'est constituée pour organiser la livraison sur l'aire urbaine en mettant en avant les concepts de bio et de consommation de produits locaux. Le succès de la démarche a permis d'engager une démarche similaire sur le Nord Isère.

Concernant le verdissement de la flotte, Grenoble-Alpes Métropole va interdire les poids lourds de certains gabarits sur les 11 communes centres du territoire, tout d'abord pour les certificats CQA5 au printemps 2019, et étendu aux CQA4 et CQA3 à partir de 2023, dans le cadre de la mise en place d'une zone à faible émission (ZFE). La collectivité a la volonté de mettre en place des systèmes de contrôle ainsi que des mesures additionnelles auprès des entreprises pour proposer des actions de conseil en matière de transition énergétique.

Synthèse et enjeux

- Tout d'abord, concernant la tenue de cet atelier, la qualité des échanges et le nombre de questions restant en suspens ont mis en évidence la nécessité de poursuivre les débats et d'instaurer un espace pérenne d'échanges entre les ÉcoCités et leurs partenaires institutionnels sur ces thèmes de la logistique urbaine durable et de la logistique alimentaire.
- Sur le fond, on constate qu'il s'agit de sujets extrêmement impactants pour les collectivités (cadre de vie, environnement, gestion de la voirie, etc.) alors que l'on fait face à une filière composée principalement d'acteurs privés, de toute taille, nombreux et peu coordonnés. Les collectivités auraient tout intérêt à mieux connaître ces filières et faire émerger des interlocuteurs avec lesquels engager des projets.

- Néanmoins, les moyens d'action des collectivités restent limités. Il apparaît nécessaire d'utiliser les outils réglementaires (ZFE par exemple) pour faire changer les pratiques des transporteurs.
- Les collectivités et notamment les grands centres urbains auraient également intérêt à mieux connaître et stimuler les filières de production locales ou régionales, notamment dans le domaine alimentaire, et engager des projets visant à développer des parcours de livraison coordonnés entre les producteurs concernés dans un logique de circuits courts.
- Enfin, les collectivités ont une responsabilité de sensibilisation et de pédagogie auprès des citoyens pour faire changer les pratiques de consommation, afin d'arrêter la surenchère de délais de livraison de plus en plus court, de retours d'articles, etc.