



HAL
open science

Quinze ans de travaux sur le transport de marchandises en ville

Jesus Gonzalez-Feliu

► **To cite this version:**

Jesus Gonzalez-Feliu. Quinze ans de travaux sur le transport de marchandises en ville. 2012. halshs-00986677

HAL Id: halshs-00986677

<https://shs.hal.science/halshs-00986677>

Preprint submitted on 3 May 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Quinze ans de travaux sur le transport de marchandises en ville

Jesus Gonzalez-Feliu

Laboratoire d'Economie des Transports

jesus.gonzales-feliu@let.ish-lyon.cnrs.fr

Le transport urbain de marchandises est aujourd'hui un sujet d'actualité, mais il est, en réalité, étudié et développé en France depuis plus de 15 ans. Si ce secteur représente une importante source d'emplois, il est à l'origine de plusieurs nuisances liées à la congestion et au respect de l'environnement, mais aussi, lui aussi, les conséquences de la cohabitation avec le transport individuel de personnes. Dans ce contexte, le transport de marchandises en ville est responsable de 15 à 20 % de l'occupation du sol ainsi que de 16 à 50 % des émissions polluantes et contribue aussi aux nuisances sonores, notamment dans les centres historiques (LET et TMU, 2009). La logistique urbaine est née au milieu des années 1990, avec pour objet de répondre aux questions qui se posent autour des nuisances du transport de biens en milieu urbain. En France, le « Programme National Marchandises en Ville » a été créé en 1994. Depuis, cette discipline s'est développée tant dans le monde de la recherche que dans celui des collectivités publiques et des acteurs du transport et de la logistique, donnant lieu à plusieurs expérimentations dont certaines sont devenues des actions concrètes et actuellement opérationnelles.

Dans ce schéma de réflexion, les principales initiatives portent sur l'organisation des flux de transport entrant dans la ville, que ce soit par la réglementation, la tarification (ou le péage urbain) ou la mise à disposition d'espaces logistiques urbains. Il est important de noter que, si les principales actions menées jusqu'en 2003 étaient à l'origine des autorités publiques, la tendance s'inverse aujourd'hui, avec une montée en puissance d'initiatives privées, telles que les services de livraison du dernier hectomètre s'appuyant sur des modes doux (*La Petite Reine*, *Colizen*, *ALUD* ou encore *Verts chez Vous*) ou les plates-formes de livraison en zone dense (comme celle de *Chronopost* à La Concorde ou, plus récemment, celle de *Deret Transport* sur le parking des Cordeliers à Lyon). La question qui se pose toutefois autour de cette multiplication d'expériences est la suivante : quelles sont les principales leçons apprises après 15 ans de développements et réflexions en logistique urbaine ?

ENJEUX ET DEFIS DU TRANSPORT URBAIN VERT DE MARCHANDISES

Les transports de marchandises en ville ne tiennent pas compte seulement du dernier kilomètre des livraisons aux commerces. D'après les enquêtes nationales marchandises en ville (LET, 1996-1999), 40 % des flux (en km.EVP¹) relèvent de l'ensemble de livraisons et enlèvements de marchandises dans la ville, 50 % concernent l'approvisionnement des ménages (déplacements motorisés pour achats et livraisons à domicile), les 10 % restant concernant les flux nécessaires à

¹ Equivalent Voiture Particulière

la gestion des réseaux urbains et autres activités collectives (gestion des déchets, BTP, maintenance de la voirie, etc.).

Tout d'abord, il faut rappeler les enjeux et défis du transport urbain de marchandises, tant pour les autorités publiques que pour les acteurs privés (Morana et Gonzalez-Feliu, 2011). Tandis que ceux des collectivités sont souvent évoqués, ceux des « utilisateurs » de l'espace, *i.e.* les professionnels du commerce, du transport et de la logistique, sont moins connus du grand public, mais ils sont aussi importants, d'autant plus qu'ils peuvent être contradictoires avec les enjeux des collectivités.

Pour les autorités publiques

- **Redonner ou maintenir la vitalité économique des agglomérations**

L'agglomération urbaine est un espace mixte où des activités économiques très variées se côtoient. En France, les centres-villes ont une fonction commerciale, d'artisanat ou de services, tandis que les couronnes périphériques hébergent des activités liées à la production et à la distribution. Dans ce contexte, une ville qui n'offre pas à ses entreprises des espaces et infrastructures favorables à une bonne gestion des flux ne peut espérer développer son attractivité et donc l'emploi qui en découle.

- **Maîtriser le développement urbanistique de la ville**

Le développement des villes se fait souvent à partir de grandes stratégies de la part des autorités locales. Ces dernières années, nous avons assisté à la croissance de grandes concentrations commerciales, le plus souvent en périphérie, qui s'est accompagnée d'une progression des flux d'achats motorisés, une conversion des quartiers non centraux en zones résidentielles et une perte de vitalité commerciale des centres historiques des villes. Il en découle une augmentation de la pollution automobile et l'engorgement de certaines voies de circulation. Dans une période où des nouveaux quartiers centraux voient le jour (comme La Confluence à Lyon) et d'autres, plus périphériques sont réhabilités (comme La Duchère à Lyon ou plusieurs zones dans les communes de la première couronne parisienne), la ville « à portée de main » est devenue un enjeu mobilisateur. Mais pour aller dans ce sens il est important, entre autres choses, de réunir des conditions logistiques et de rendre ces nouveaux quartiers accessibles non seulement aux particuliers mais aux biens qui seront consommés par les habitants de la ville.

- **Faire de la ville un endroit moins pollué et plus commode**

L'impact des véhicules en ville est triple : le véhicule, qu'il soit une voiture, un bus ou un camion, pollue, fait du bruit et occupe l'espace public. Dans ce cadre, une politique de transports adaptée est un levier d'action sur la réduction du nombre de véhicules sur la voirie, tant en circulation comme en stationnement. De plus, la voirie étant partagée par les voitures particulières, les véhicules de livraison et les autres véhicules nécessaires aux activités artisanales et de service, il est important de réaliser un bon arbitrage afin de trouver l'équilibre qui dérange le moins de monde. Par exemple, une réduction du nombre de camions en ville sans une politique de régulation du trafic particulier a entraîné dans plusieurs villes, notamment en Italie, une augmentation de l'usage de la voiture du fait de meilleures conditions de circulation. Enfin, il est également important de trouver les formes d'organisation du transport permettant de le rendre le moins générateur possible de nuisances, tout en permettant le développement des activités commerciales dont la rentabilité dépend de la performance logistique.

Pour les acteurs privés

- Offrir un service de qualité aux clients

Toutes les activités de production et de distribution nécessitent une gestion des flux la plus efficace, la plus souple, la plus adaptable et, évidemment, la moins coûteuse possible. La logistique est donc devenue une fonction stratégique car c'est une condition essentielle de vitalité des activités économiques. Il est donc important que la composante urbaine ne soit pas un frein pour offrir un service de qualité aux clients. La qualité requise implique naturellement la livraison de la bonne marchandise au bon client, ceci sans dommage et sans retard.

- Réduire les coûts économiques liés à la gestion du dernier kilomètre

Le dernier kilomètre est souvent coûteux et difficile à optimiser mais une bonne rationalisation des flux peut faire diminuer ces coûts de 10 à 15 %. Il est donc important d'organiser le transport du dernier kilomètre urbain afin de permettre une gestion souple et optimisée. Néanmoins, un volume minimum de flux est nécessaire pour que les nouvelles formes d'organisation soient rentables. De fait, il est important de s'inspirer des pratiques logistiques de la messagerie, de la vente à distance ou de la grande distribution, en s'appuyant sur des techniques susceptibles de faciliter une mutualisation des flux de transport. Les gains peuvent alors être encore supérieurs.

- Rendre le transport urbain en consonance avec les politiques durables de l'entreprise

L'opérateur de transport urbain s'inscrit dans le maillon final d'une chaîne logistique et représente le « dernier » acteur privé au contact du consommateur final. En conséquence de quoi le dernier kilomètre est le reflet de l'image de marque et de la qualité de service de toute entreprise. Selon ce raisonnement, il doit répondre aux trois critères du développement durable : l'économique, l'environnemental et le social/sociétal. Il va de soi que cette démarche s'intègre à tous les niveaux de la chaîne logistique et tout particulièrement sur le dernier lien entre l'entreprise et le consommateur, *i.e.* le commerce de détail. N'en doutons pas, des livraisons hors délai et menées sans attention impliquent une grande probabilité de perdre de futurs clients (un client mécontent en parle à dix personnes ; à l'inverse, un client satisfait en parle à trois).

LEÇONS DE 15 ANS DU PROGRAMME MARCHANDISES EN VILLE

Ces quelques propos montrent bien l'importance de l'implication dans la logistique urbaine tant des collectivités que des acteurs économiques de la ville et, au premier chef, les commerçants et activités de services dont le dynamisme dépend de plus en plus des conditions d'approvisionnement, avec les contraintes de la commande des flux par le consommateur. Les principales leçons de ces 15 ans d'études et expérimentations peuvent se résumer comme suit :

- Il n'est plus possible pour les commerces comme pour les collectivités d'ignorer ce maillon essentiel du transport qu'est la logistique du dernier kilomètre, celle-ci concerne tous les acteurs de la ville.
- Trois catégories d'actions peuvent être mises en œuvre pour aller vers un transport plus durable de marchandises : les aspects technologiques, la localisation des différentes activités de la ville (densité, mixité, etc.) et la gestion des flux par une organisation collaborative du transport et des espaces logistiques. Il est important de mettre en synergie ces trois types d'actions sur un même territoire urbain pour une meilleure efficacité globale.

- Il n'y a pas de logistique urbaine cohérente sans prise en compte de la gestion de la chaîne logistique globale. Néanmoins, l'interaction entre la logistique et les comportements du consommateur et des activités économiques liés à l'approvisionnement de la ville doit aussi être prise en compte : les nouveaux comportements d'achat vont modifier radicalement le tissu commercial et, par là même, les organisations qui le nourrissent.

Références

- [1] LET (1996-1999), *Transport de Marchandises en Ville. Résultats des enquêtes quantitatives réalisées à Bordeaux, Dijon, Marseille*, Rapport pour le Ministère de l'Équipement, du Logement, du Transport et du Tourisme.
- [2] Morana, J., Gonzalez-Feliu, J. (2011), Le transport vert de marchandises : l'expérience de la ville de Padoue en Italie, *Gestion : Revue Internationale de Gestion*, vol. 36, n.2, pp. 16-24.
- [3] LET, TMU (2009), *ETHEL II – Energie, Transport, Habitat, Environnement, Localisations. Rapport Final*, Convention ADEME.
- [4] Boudoin D., Morel C. (2002), *Logistique urbaine ; l'optimisation de la circulation des biens et services en ville*, La Documentation française.