

POURQUOI FAUT-IL AGIR SUR LA LOGISTIQUE URBAINE ?

1. Préambule

Même si la logistique urbaine est pratiquée par les entreprises privées, les décisions politiques d'une collectivité se répercutent sur l'organisation de la desserte urbaine des marchandises et des stratégies des opérateurs (en termes environnementaux, sociaux ou économiques). Autrement dit, une collectivité a, par son action politique et sa traduction opérationnelle sur le territoire (mobilité, aménagement...), des leviers d'actions puissants et diversifiés pour agir.

Ce document identifie les principaux enjeux justifiant qu'une collectivité s'engage en faveur de la logistique urbaine. Il est avant tout à destination des élus qui décideront de s'engager et prendront la plupart des décisions permettant que cet engagement se décline sur leur territoire.

2. La logistique urbaine : levier de développement et de compétitivité de l'économie locale

Le développement de l'économie locale est lié aux activités de transport et de logistique, et notamment à la structure de la logistique urbaine pratiquée sur l'échelon territorial considéré.

Premièrement, le développement des activités économiques (commerces par exemple) est intimement dépendant de la performance de la chaîne logistique. Au vu de la diversification des canaux de vente et de la demande des consommateurs, adopter une approche logistique est maintenant un des principaux enjeux de l'organisation du commerce physique : l'omnicanalité s'impose désormais aux acteurs du commerce, quelle que soit leur taille. En outre, les aspects transport et logistique (qualité des réseaux de transport, diversité, présence localement d'une offre transport et logistique...) sont des critères de choix des entreprises cherchant à s'implanter sur un territoire : le transport et la logistique sont pour ces entreprises une fonction support qu'elles sous-traitent en partie, l'existence d'une bonne organisation locale de cette fonction étant un gage de performance.

Deuxièmement, les activités de transport et de logistique urbaine représentent un réservoir d'emplois non délocalisables et particulièrement diversifiés en termes de qualifications. La collectivité a de ce fait tout intérêt à développer sur son territoire des activités de logistique urbaine, notamment pour créer des possibilités de débouchés professionnels à des populations peu mobiles ou en retour à l'emploi avec des perspectives d'évolution de carrière. Par ailleurs, les métiers de la logistique urbaine sont en évolution du fait des innovations, des changements de pratiques de consommation... Le secteur se réinvente en permanence.

Troisièmement, la logistique urbaine participe de plus en plus de la qualité de vie de la population d'un territoire. D'une part, parce que ces populations, en tant qu'agent économique, reçoivent ou expédient des marchandises et s'attendent à disposer d'un service de qualité ; d'autre part, parce que les individus qui composent ces populations sont, en tant que citoyens, de plus en plus sensibles aux nuisances qui les agressent au quotidien : bruit, pollution, congestion (nuisances qui peuvent être atténuées par des actions appropriées).

3. La logistique urbaine : levier vers la transition énergétique des territoires

Du fait de la particularité de sa production énergétique, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France proviennent d'abord des transports : en 2019, 31% des GES sont dus au seul transport par route (*source : CITEPA rapport Secten 2020*). Par ailleurs, le secteur des transports est un contributeur aux émissions de polluants locaux (en 2018 : 63% oxyde d'azote, 15% particule 10 µm, 18% particules 2,5 µm, *source : CITEPA rapport Secten 2020*). Au sein de ce secteur, le transport de marchandises contribue à ces émissions pour une part relativement plus élevée que les kilomètres qu'il produit parce qu'il est presque totalement dépendant du carburant diesel. Toutefois, les progrès ont été importants ces dernières années (par exemple sur les motorisations) et les opérateurs sont dans l'ensemble prêts à s'engager dans des démarches vertueuses (c'est typiquement le cas des transporteurs s'engageant dans la démarche Objectif CO2 (Cf. Annexe démarches connexes). Ces deux tendances peuvent nourrir la réflexion des élus sur la transition énergétique du territoire : le secteur de la logistique urbaine peut être un accélérateur de cette transition avec l'utilisation d'énergies alternatives au diesel, le développement maîtrisé de points de ravitaillement, l'expérimentation de nouveaux matériels roulants, la production locale d'énergie « propre ».

La collectivité peut s'appuyer sur le secteur de la logistique urbaine et compter sur des entreprises au sein de ce secteur pour initier cette transition énergétique.

4. La logistique urbaine : frein à l'isolement des territoires

Des villes petites ou de taille moyenne voient leur population disparaître progressivement face à l'abandon de services essentiels ou à la fermeture de commerces de proximité. Ces commerces ont du mal à se pérenniser compte tenu de l'expansion faiblement maîtrisée des centres commerciaux en périphérie des grandes villes.

La logistique urbaine n'est pas exclusivement à destination des grandes villes, mais peut également se penser comme un facilitateur d'approvisionnement des commerces dans des villes ou villages reculés. Elle peut constituer un des leviers d'une nouvelle dynamique commerciale en faisant entrer le commerce physique dans l'ère des services numériques. Dans certaines situations, les conditions peuvent ne pas être réunies pour assurer un service régulier de transport. La collectivité peut alors apporter son concours ou prendre le relai pour assurer une continuité de présence sur ces territoires par exemple une mutualisation transverse entre différents services (administration, écoles, services médicaux...).

Des solutions existent, certaines ont déjà été mises en place.

La loi MAPTAM (cf. chapitre suivant) permet désormais aux collectivités de jouer un rôle majeur dans la logistique urbaine dès lors qu'elle participe à une politique équitable de mobilité et d'aménagement des territoires.

5. La collectivité : un acteur majeur de l'organisation de la logistique urbaine

La collectivité est, localement, un des principaux acteurs de l'organisation du système de la logistique urbaine. Elle l'est en tant que régulateur mais également en tant que donneur d'ordre.

Par ses politiques de mobilité et d'urbanisme, la collectivité agit sur l'organisation du système. Ses choix en matière de localisation des activités logistiques ont des répercussions économiques et environnementales. Typiquement, lorsque les emprises transport et logistique sont supprimées pour devenir de nouveaux « morceaux » de ville (logements, du commerce...), elles sont rejetées plus loin aux frontières du territoire alors même que la croissance de la ville génère davantage de demande d'échanges. *A contrario*, une politique en faveur du maintien, voire de la prise en compte des besoins logistiques au sein de la ville, permet la création d'emplois ainsi que la réduction des impacts énergétiques et environnementaux. L'intégration des besoins logistiques sur l'espace public, dans les programmes immobiliers neufs, au sein des espaces existants disponibles ou sous-utilisés (locaux vacants, places de parking...) permet d'améliorer le fonctionnement logistique qui est avant tout une fonction support de toutes les autres fonctions urbaines.

Par ses réglementations, la collectivité influe sur l'organisation des chaînes logistiques (réglementation de desserte s'appuyant sur des paramètres réglementaires : taille des véhicules, horaires, motorisation...). Typiquement une réglementation environnementale donnant aux véhicules à faibles émissions des avantages compétitifs (amplitude horaire de livraison élargie) peut inciter les opérateurs à davantage travailler ensemble, à mutualiser des moyens quand cela est possible ou encore à faire évoluer leur flotte, et revoir l'organisation des tournées par exemple.

À l'avenir, la collectivité doit tirer parti de ces leviers d'actions pour bénéficier pleinement des retombées économiques, sociales ou environnementales des activités de logistique urbaine. Récemment, la loi de modernisation de l'action publique territoriale a réaffirmé le rôle des collectivités qui peuvent en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité « *organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement* », Code des Transports, article L1231-1. Au même titre que les déplacements de personnes, les AOM deviennent compétentes en déplacements de marchandises. L'inadaptation de l'offre privée peut être mesurée à l'aune de ses impacts environnementaux mais également économiques ou sociaux. Dans les villes, les organisations de distribution des marchandises s'appuient parfois sur des ressources (micro-entreprises, parfois étrangères réalisant du cabotage ou positionnant des travailleurs détachés dans les centres urbains) pour la livraison du dernier kilomètre fortement contraintes par leur donneur d'ordre et poussées à travailler au-delà des règles. Sous couvert d'un service toujours plus performant et réactif, ces pratiques tirent l'ensemble du secteur vers le bas avec des conséquences sociales, économiques et environnementales particulièrement négatives. Sur ce plan, la collectivité doit trouver les moyens d'assainir le marché en le tirant vers le haut.

La collectivité est également un important donneur d'ordre. Si l'on tient compte de l'ensemble de ses services ainsi que de tous ses satellites publics elle génère de nombreux et diversifiés flux de transport de marchandises. Dans la sphère de ses compétences locales (compétences sur la collecte des déchets, les écoles, les cantines...) elle achète du transport par le biais de ses marchés publics. En outre, elle achète également du transport par le biais de ses programmes immobiliers, d'espaces publics, de voirie. En intégrant au sein de ses marchés publics des règles en matière de transport et de logistique elle agit sur le secteur, les changements qu'elle induit étant bénéfiques pour l'ensemble du territoire.

À la croisée de différentes politiques publiques (mobilité, énergie, développement économique, renouveau du commerce de centre-ville...), la logistique urbaine est un terrain d'expérimentation et de différenciation pour des

élus s'engageant dans une démarche de progrès pour le secteur. Les acteurs de la logistique urbaine sont, dans leur grande majorité, tout à fait prêts à contribuer à ce projet ce qui est un gage de sa réussite.

Pour des exemples de territoires ayant engagés des actions en matière de logistique urbaine, vous pouvez consulter le [site InTerLUD](#).

6. Le monde économique : une pluralité d'acteurs incontournables pour définir une démarche de logistique urbaine

Les acteurs économiques et [leurs représentants](#) sont des interlocuteurs conscients des enjeux de la logistique urbaine et de leurs évolutions, et en même temps, les premiers concernés par de nouvelles réglementations mises en place par la collectivité. C'est pourquoi, il est recommandé, dans le cadre de nouvelles stratégies de planification de la logistique urbaine, d'associer une pluralité de représentants des professionnels aux réflexions et études en amont de nouvelles démarches initiées par la collectivité.

Mener ce type de démarche est également l'opportunité pour les acteurs publics d'appréhender la logistique contemporaine plurielle en tant qu'activité urbaine à part entière. Dès lors que la collectivité décide de porter des actions stratégiques en matière de logistique urbaine, il est préconisé de prendre en considération les engagements déjà pris par les acteurs économiques, inscrits dans des démarches de massification, de mutualisation et de réduction des externalités inhérentes à leur activité.

Il conviendra alors de travailler le plus possible avec les réalités du monde économique. Nécessairement, cette démarche ne pourra être effectuée qu'en garantissant que les acteurs du monde économique sollicités soient diversifiés pour que les retours d'expériences et les besoins identifiés soient le plus exhaustifs possibles.

Pour garantir, un déroulement optimal de la démarche, la collectivité peut privilégier des actions incitatives afin d'être en adéquation avec la temporalité des acteurs économiques qui apprécient de pouvoir anticiper.

Ce document a été élaboré à partir des résultats d'une étude financée par l'ADEME dont les références sont « Jonction et Garrutik. 2018. Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine. ADEME. 215 pages » mis à jour en mai 2021 par les partenaires du Programme InTerLUD