

LES FONDAMENTAUX

1 Logistique urbaine : de quoi parle-t-on ?

1.1 Une définition...

Il existe de multiples définitions de la logistique urbaine, retenons celle évoquée par le CEREMA dans son ouvrage « La logistique urbaine : connaître et agir » :

La logistique urbaine est « *l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville* ». Par conséquent, c'est un pilotage global des flux en milieu urbain : flux physique de marchandises et de déchets, flux d'information entre les opérateurs, expéditeurs, destinataires de la chaîne logistique et flux financier entre ces mêmes acteurs. C'est un système qui inclut le transport mais aussi le stockage, le conditionnement, la gestion commandes, la gestion des retours, la gestion des emballages et palettes, les livraisons et enlèvements des activités économiques, des administrations ainsi que des particuliers, et l'ensemble des équipements (entrepôts, plateformes, points relais...) nécessaires à l'accomplissement de ces tâches.

1.2 Un système au service de la ville

La logistique urbaine, indispensable au bon fonctionnement et au dynamisme des villes, a longtemps été uniquement considérée comme un mal nécessaire. Si elle est parfois perçue comme contributrice d'émissions polluantes, consommatrice de foncier et responsable de la congestion et du bruit, elle reste avant tout une fonction support de toute l'activité d'une ville, pourvoyeuse d'emplois diversifiés et non délocalisables. Si ses enjeux sur le milieu urbain sont bien identifiés par les collectivités qui y voient un axe de politique publique et de dynamisme économique, la multiplicité d'acteurs impliqués tant dans la sphère institutionnelle qu'économique et la superposition des compétences en font un sujet complexe à traiter.

La logistique urbaine est un système s'appuyant sur différentes composantes :

- **Des espaces logistiques urbains.** Il s'agit de tous les équipements mobilisant du foncier et permettant la gestion des flux de marchandises depuis la grande plateforme d'agglomération (de plusieurs milliers voire dizaines de milliers de m²) jusqu'au sas de livraison du commerçant en passant par les espaces logistiques de proximité, les aires de livraison, ...
- **Les véhicules de transport (route, fer, fleuve).** Il s'agit de tous les véhicules de transport de marchandises qui s'inscrivent sur la route (véhicule utilitaire léger, poids lourds, triporteurs...), sur le fer (locomotive, wagon, tramway marchandise...) ou le fleuve (barge, automoteur...),
- **Les équipements multimodaux/intermodaux.** Il s'agit des équipements permettant de réaliser des transferts de marchandises d'un mode à l'autre (quai fluvial, chantier combiné rail route par exemple) ou d'organiser les flux massifiés (gare de triage par exemple),
- **Le fret (marchandises, conditionnement).** Il s'agit du diptyque marchandise (produits de consommation courante, matériaux, déchets...) et conditionnement (carton, palette, roll, caisse urbaine multimodale...),
- **Les emplois,**
- **Les outils numériques et les échanges d'information.**

Les collectivités territoriales ont des moyens d'actions sur chacun des maillons de ce système, soit directement, soit en partenariat avec les acteurs privés de la chaîne logistique, de sorte que l'organisation de la logistique urbaine est fortement liée à la stratégie de la collectivité et ses relations avec les acteurs locaux. A noter également

que les leviers d'action des collectivités sont renforcés avec la LOM¹ via la possibilité de prendre la compétence AOM et de proposer les services suivants : « 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 »².

2 Les flux de marchandises dans la ville

Le transport de marchandises représente des flux que l'on estime entre 15% et 20%³ des véhicules kilomètres d'une ville. Ils se répartissent entre :

- Des flux liés aux achats des ménages,
- Des flux liés à la gestion de la ville (chantiers, services publics, hôpitaux),
- Des flux liés aux activités économiques tous secteurs confondus.

Comme l'illustre le schéma ci-dessous, **les ménages représentent la moitié de ces flux** alors que les activités économiques en représentent environ 40%.



Les flux des activités économiques ou de gestion de la ville s'organisent soit en compte propre (les générateurs des flux s'organisent avec leurs propres moyens pour transporter leurs marchandises) soit en compte d'autrui (les générateurs de flux font appel aux compétences d'entreprises spécialisées dans le transport des marchandises). **Le compte propre est encore fortement développé et représente 40% des flux** (commerçants allant s'approvisionner eux-mêmes, commerces de gros organisant des tournées de livraison, entreprises de BTP transportant ses marchandises...). Traiter localement la logistique urbaine à travers le prisme du transport pour compte d'autrui, voire des transports de messagerie, revient à occulter tout un pan de la logistique urbaine. **Les collectivités territoriales doivent élargir leur champ de réflexion et d'intervention en intégrant toutes les composantes de la chaîne, les transports en compte propre et de plus en plus les flux liés aux ménages** (flux d'achats motorisés et système de livraison à domicile en sortie de caisse ou suite à des achats en ligne).

¹ LOM : Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

² Code des transports Article L1231-1-1

³ Laboratoire d'Economie des Transports, 2000 – Jonction 2016

3 Les enjeux

3.1 Des enjeux économiques

La logistique urbaine est un élément d'une chaîne logistique beaucoup plus globale entre expéditeurs des marchandises et destinataires finaux. En l'occurrence ce maillon urbain représente, en ordre de grandeur, le tiers du coût logistique total de l'acheminement d'une marchandise qui peut avoir parcouru des milliers de kilomètres au préalable. C'est une première appréciation des enjeux économiques majeurs d'une distribution efficace des marchandises dans la ville. Par ailleurs, les politiques locales en faveur du développement des circuits de proximité entre producteurs et consommateurs auront également des implications en matière de transport et de logistique avec la nécessité de structurer cette fonction au sein d'activités économiques l'ayant, pour le moment, faiblement intégrée.

En outre, le transport et la logistique représentent au sein d'une aire urbaine de nombreux emplois, près d'1 emploi sur 10, pour beaucoup faiblement ou moyennement diplômés, ce qui représente une filière stratégique pour offrir des débouchés à des populations locales. Le repositionnement d'activités logistiques dans l'urbain constitue une réserve d'emplois non négligeable : la logistique urbaine générant, au m², davantage d'emplois que la logistique en général.

Enfin, le développement économique est de plus en plus intimement lié à la qualité de la chaîne logistique urbaine, à l'avenir compte tenu de la diversité des modes de consommation (commerce physique et numérique, achats déconnectés de la récupération des marchandises, personnalisation de produits au dernier moment...). Typiquement, les modèles logistiques pour l'approvisionnement des commerces ou des activités de service sont bâtis sur une réduction drastique des stocks et des chaînes flexibles et en flux tendus.

3.2 Des enjeux environnementaux

Changements climatiques. Les transports sont un des principaux leviers permettant à la France de remplir ses objectifs en matière de stratégie bas carbone de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En effet, « le transport représente en milieu urbain entre 35 à 50 % des émissions de gaz à effet de serre : les transports de marchandises entre 15 et 20 % de ces émissions contre 25 à 30 % pour les voyageurs ». (Cerema, « La logistique urbaine, connaître et agir »). Si les déplacements motorisés des voyageurs bénéficient d'une politique de mobilité en faveur d'autres modes de transport (reports modaux possibles et favorisés sur les modes de transports urbains collectifs ainsi que sur les modes doux), les marchandises en ville restent et resteront très dépendantes des véhicules utilitaires motorisés (légers ou lourds) d'où l'importance d'une maîtrise des consommations énergétiques (quelles énergies ? produites comment ?) et d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pollution de l'air locale. Du fait d'une motorisation quasiment exclusivement dépendant aujourd'hui du pétrole, les transports routiers sont une source prépondérante d'émissions de polluants atmosphériques. En milieu urbain, les transports représentent en moyenne 70 % des NOx et 32 % des particules fines (PM10). Le transport de marchandises contribue à ces émissions à hauteur de 40% pour les NOx et 50% pour les particules. (Cerema, « La logistique urbaine, connaître et agir »). Les collectivités prennent de plus en plus ce sujet de santé publique au sérieux et sont à la recherche de solutions permettant de réduire ces impacts. La prise en compte de la logistique dans les politiques publiques permet d'actionner un levier en faveur de cet enjeu en accélérant le rajeunissement du parc ou en développant les alternatives au diesel, par exemple.

Bruit. La logistique urbaine est, par ailleurs, source de nuisances sonores en ville : circulation des véhicules lourds, groupes réfrigérés des camions, opérations de livraison nécessitant des manutentions sur la voirie publique. Pour autant, il y a un réel intérêt à mener des réflexions sur les livraisons en horaires décalés et par conséquent à maîtriser les nuisances sonores associées à ces livraisons.

3.3 Des enjeux sociaux

Force est de constater que la logistique urbaine génère aujourd'hui des impacts sociaux négatifs pour différentes catégories de professionnels et de travailleurs soumis à des modèles de distribution toujours plus performants dans un cadre économique contraint (horaires décalés, travail de nuit, amplitude de travail, pénibilité, rémunération à la tâche...). Ces constats sont exacerbés dans le secteur des véhicules utilitaires légers qui représente les deux tiers des transports de marchandises en ville, soumis à très peu de réglementations sociales. Le récent développement des plateformes numériques de mise en relation d'expéditeurs de marchandises et de coursiers a de nouveau démontré les impacts sociaux négatifs lorsque les pratiques ne sont pas encadrées. Loin d'être démunies, les collectivités territoriales (par exemple à travers le levier réglementaire) peuvent agir sur la logistique urbaine y compris sur ces aspects sociaux.

La logistique urbaine, comme l'ensemble des activités logistiques, est un secteur nécessitant encore de nombreuses ressources humaines. Créer et améliorer des formations initiale et professionnelle à destination des populations urbaines faiblement ou moyennement diplômées permettrait d'offrir des débouchés locaux à celles-ci.

3.4 Des enjeux urbanistiques

La chaîne logistique nécessite des emprises foncières pour stocker et organiser les flux de marchandises dans la ville et leur positionnement est loin d'être neutre pour l'efficacité du système de logistique urbaine et le fonctionnement de la ville dans son ensemble. Une réflexion foncière aux différentes échelles urbaines (agglomération, cœurs de ville, quartier, bâtiment) doit progressivement permettre d'améliorer la qualité de la logistique urbaine et par conséquent le cadre de vie en ville. Les constats de dysfonctionnements sont courants et représentent des enseignements dont il faut tirer parti. Typiquement, la non prise en compte des besoins en plateformes logistiques entraîne un desserrement logistique qui a été à maintes reprises démontré, or l'éloignement des plateformes a de lourdes conséquences environnementales (augmentation des consommations énergétiques, pollution, bruit) et économiques (pertes de temps dues aux congestions des principales pénétrantes).

De même, la faiblesse des réflexions sur l'inscription du véhicule utilitaire au sein l'espace public, alors qu'il le parcourt au quotidien dans le cadre de tournées d'approvisionnement des ménages et des activités économiques, entraîne des conflits d'usage de la voirie (double-file, dégradation accélérée de l'espace public – vieillissement des revêtements, dégradation des dalles du fait de la charge à l'essieu plus élevée des véhicules de marchandises...). Enfin, les ménages deviennent de plus en plus structurants dans la mobilité des marchandises et le bâti ainsi que la voirie doivent tenir compte des nouvelles pratiques de consommation et de mobilité des particuliers.

A la croisée de ces enjeux économiques, environnementaux, urbanistiques et sociaux, les collectivités qui s'engagent dans une démarche en faveur de la logistique urbaine le font dans une optique d'accroissement de l'attractivité de leur territoire.

4 Le cadre réglementaire

Loin d'être le seul, le cadre réglementaire reste un levier fort des politiques publiques en matière de logistique urbaine. Sans souci d'exhaustivité, sont évoqués ci-après les principaux textes dans lesquels s'inscrivent le rôle et les leviers de la collectivité pour agir.

4.1 PDM (Plan de Mobilité) et PLU (Plan Local d'Urbanisme), les deux principaux leviers de planification

Le plan de mobilité (PDM) est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il est opposable aux tiers⁴ et soumis à enquête publique et à évaluation environnementale. Les agglomérations de moins de 100 000 habitants peuvent élaborer des PDM volontaires.

L'article L1214-2 du Code des Transports définit les orientations d'un plan de mobilité en matière de transport de marchandises. « *Le plan de mobilité vise à assurer :[...] 8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale* ».

Le PDM est l'outil majeur de planification de la mobilité des marchandises. Il structure notamment le PLU (les PLU-i peuvent tenir lieu de PDM et des PLUi-D incluant un volet déplacement existent dorénavant). A défaut d'être dans l'obligation de mettre en œuvre un PDM, les démarches volontaires portant sur les déplacements (PDM volontaire, plan global de déplacements) sont également un outil de politique publique que peuvent mettre à profit les territoires.

Le Code des Transports (article L1214-8-2) instaure également les plans de mobilité employeur. « *1.-Le plan de mobilité employeur prévu au 9° de l'article L. 1214-2 (code des transports) vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise* ». [Il comprend un] « *programme d'actions* [qui] peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'auto-partage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, *à la logistique et aux livraisons de marchandises* ».

Le PLU est un des autres outils de planification permettant de définir une politique foncière en matière de logistique et de grands équipements intermodaux. Les collectivités territoriales s'appuient notamment sur l'article 12 (ou les articles du PLU qui abordent le stationnement) qui au sein du règlement des PLU traite de la question du stationnement (définition de ratios de prise en compte des besoins marchandises dans les projets immobiliers) ou sur les articles traitant des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et dans lesquelles elles inscrivent parfois la logistique et ses équipements. En effet, c'est aux collectivités qu'il appartient de lister les constructions entrant dans cette catégorie.

⁴ Le PDM est un document d'orientation qui n'est pas directement opposable aux tiers, il s'impose par un rapport de compatibilité au PLU qui, lui, est opposable aux tiers.

4.2 Le pouvoir de police du maire : un outil réglementaire fin

Dans ses articles L2213-1 et suivants, le code général des collectivités territoriales définit les pouvoirs du maire en matière de police de la circulation et du stationnement. Ainsi, celui-ci peut agir fortement sur les transports de marchandises en ville. Typiquement il peut « *par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement : 1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures ou de manière permanente, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules* ». Il a ainsi la possibilité de répondre aux enjeux environnementaux de son territoire en réglementant son accès. Il peut aussi agir sur l'organisation des transports de marchandises en définissant des horaires de livraison, des limitations des véhicules en termes de gabarit, de poids, de niveau de pollution ou de bruit.

Le maire peut également déterminer l'emplacement et la taille des aires de livraison, ainsi que la durée maximale de l'arrêt sur ces aires. Ces espaces de voirie, constituent un outil logistique de desserte fine de la ville.

LES ACTEURS DE LA LOGISTIQUE URBAINE

5 Les acteurs de la logistique urbaine

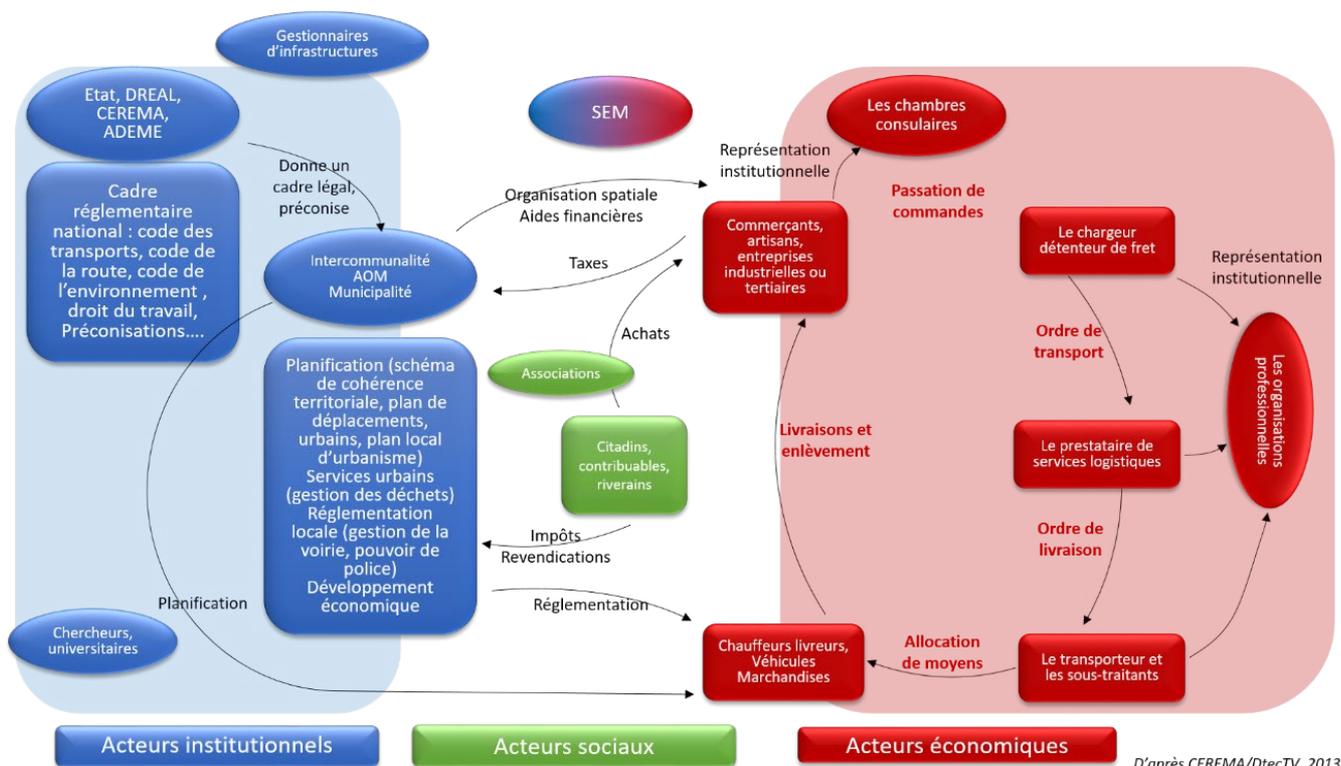


Figure 1 - Synoptique des principaux acteurs de la logistique urbaine

5.1 Introduction

La multiplicité et l'hétérogénéité des acteurs impliqués⁵, tant dans la sphère institutionnelle qu'économique, font de la logistique urbaine un sujet complexe. Mais cette multiplicité et cette hétérogénéité sont également porteuses de grandes opportunités par la rencontre et la confrontation des intérêts et des points de vue.

La logistique urbaine concerne de nombreux acteurs : logisticiens, transporteurs, grossistes, chargeurs (expéditeurs et destinataires), entreprises de services du numérique, chambres consulaires, autorités en charge des infrastructures⁶ routières, ferrées ou fluviales, collectivités locales en charge du développement économique, de l'emploi, de l'urbanisme, de la voirie et du contrôle du respect de certaines dispositions locales, ainsi que le consommateur final.

Ce synoptique présente, de manière simplifiée, les acteurs concernés par la logistique urbaine et les relations qu'ils entretiennent.

L'examen des démarches partenariales menées en logistique urbaine permet d'identifier une liste constante d'acteurs que l'on peut classer en 3 types : les acteurs institutionnels, les acteurs sociaux et les acteurs économiques.

⁵ Voir également les fondamentaux de la logistique urbaine

⁶ Fonction des territoires

5.2 Les acteurs institutionnels

5.2.1 Les collectivités territoriales

Ce terme générique regroupe plusieurs types d'acteurs :

- La ville centre et les communes périphériques,
- L'intercommunalité (EPCI),
- Les Autorités Organisatrices de la Mobilité. A noter que les AOM peuvent « 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 » - article L1231-1-1 du Code des transports.

Au sein de ces collectivités, il est important de distinguer deux types d'acteurs : les élus et les techniciens dont les objectifs et les modes de fonctionnement peuvent être différents. Dans la sphère technique, les jeux de rôle sont parfois complexes entre techniciens, directeur général des services (DGS), directeur général adjoint (DGA), cabinet... sans compter les intérêts divergeant entre les différents services : urbanisme, développement économique, déplacements, voirie... Les fonctionnements étant de toute façon très spécifiques à chaque collectivité, il faut surtout retenir que la logistique urbaine :

- A besoin d'une approche transversale, inter-services, pour être traitée dans toutes ses dimensions,
- Nécessite très tôt un portage politique fort tant elle dépend de la stratégie de la collectivité en matière d'orientations foncières et de mobilité,
- Doit s'appuyer sur un pilote identifié au sein de la collectivité, soit un élu soit un technicien en charge du dossier et disposant de moyens pour le faire avancer.

5.2.1.1 La ville (ou commune) centre⁷ et les communes périphériques

Rôle dans le système urbain : la commune est en charge des questions de voirie et d'occupation de l'espace public, de réglementation du stationnement et de la circulation. La commune centre cristallise souvent les problématiques de logistique urbaine par sa morphologie, ses contraintes d'accès, les quantités de mouvements de marchandises générées par les établissements économiques.

Rôle dans la démarche : la commune est un acteur clé de la logistique urbaine. Le service Déplacements-Voirie, en particulier pour les questions réglementaires, et la police municipale pour le contrôle, sont donc principalement concernés. Les services instruisant les permis de construire et en charge du PLU ainsi que le développement économique sont également fortement impliqués.

Quelques objectifs : fluidité du trafic, efficacité et respect de la réglementation, amélioration des conditions de travail des agents en charge du contrôle, augmentation des recettes de stationnement, sécurité routière, réduction des nuisances environnementales et amélioration du cadre de vie, attractivité, développement économique...

5.2.1.2 L'intercommunalité

Rôle dans le système urbain : l'intercommunalité élabore les politiques d'agglomération. Sur le plan fonctionnel, la logistique urbaine s'organise obligatoirement à une échelle supra-communale notamment en raison de la localisation des équipements logis-

⁷ Selon l'INSEE, « une ville-centre d'unité urbaine multicomcommunale (ou d'agglomération multicomcommunale) est définie comme suit. Si une commune abrite plus de 50 % de la population de l'unité urbaine, elle est seule ville-centre. Sinon, toutes les communes qui ont une population supérieure à 50 % de la commune la plus peuplée, ainsi que cette dernière, sont villes-centres. Les communes urbaines qui ne sont pas villes-centres constituent la banlieue de l'agglomération multicomcommunale ».

tiques permettant le traitement des marchandises. L'agglomération (ou l'aire urbaine) couvre par conséquent un périmètre géographique adapté aux politiques de logistique urbaine. A noter que les intercommunalités peuvent se voir transférer le pouvoir de police des maires des communes (bien qu'actuellement, cette pratique ne s'applique quasiment jamais).

Rôle dans la démarche: porter la démarche, animer l'instance de concertation, initier des projets (rôle d'incubateur) ; piloter les actions et mesurer leurs gains. Doivent être associés les services en charge de la mobilité, du développement économique, de l'urbanisme, de la voirie...

Quelques objectifs: respect des engagements en matière de qualité de l'air et de gains environnementaux, amélioration du trafic, garantie du bon fonctionnement des opérations urbaines, visibilité publique.

Il convient de veiller à mobiliser toutes les communes de l'intercommunalité même si le sujet est plus prégnant dans la ville centre.

5.2.1.3 Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Rôle dans le système urbain: les AOM organisent les transports publics de voyageurs et les exploitent en régie ou en délèguent la gestion à un exploitant ; organisent les mobilités actives (vélo marche), la mobilité partagée (autopartage, covoiturage) et peuvent « 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 » - article L1231-1-1 du Code des transports.. Les AOM sont également en charge du pilotage du Plan de Mobilité.

Rôle dans la démarche: assurer la cohérence entre les politiques de mobilité des voyageurs et des marchandises ; participer aux réflexions concernant la mixité fret-voyageurs (tram-fret par exemple) ou le partage de la voirie (couloirs de bus partagés) ; participer au diagnostic et actions sur la planification (PDU et autres documents devant être compatibles avec le PDM), mettre en place des services publics de fret et de logistique (CDU ...) (cf. article L1231-1 du code des transports).

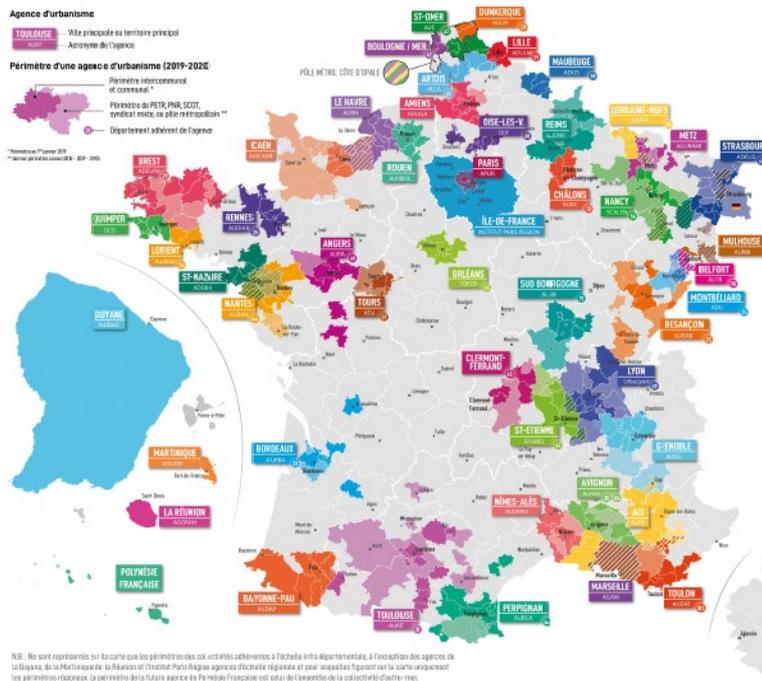
Quelques objectifs: veiller à l'attractivité et à la vitesse commerciale des transports en commun et plus généralement à l'absence de conflits d'usage entre transport en commun et véhicules de livraison ; générer des recettes complémentaires (contrôles d'accès ou de stationnement) ou une meilleure rentabilité des moyens ; développer une mobilité plus durable.

5.2.2 Les agences d'urbanisme

Rôle dans le système urbain: appuyer la collectivité pour concevoir les politiques d'agglomération et conduire des études.

Rôle dans la démarche: apporter des connaissances et soutien à la réalisation d'un diagnostic.

Quelques objectifs: extension et amélioration du champ d'expertise de l'agence.



<http://www.fnau.org/fr/les-agences-durbanisme/>

5.2.3 Les services de l'Etat (Préfecture / DREAL)

Rôle dans le système urbain : gestion et suivi du registre des transporteurs, contrôle de légalité des documents de planification et arrêté locaux, police de la circulation en cas de niveau d'alerte de pollution, études.

Rôle dans la démarche : apporter des connaissances, en particulier sur le secteur des transports (créations, défaillances d'entreprises, évolution des entrepôts...); porter la parole de l'Etat en matière de réglementation; subventionner des projets innovants; veiller à la cohérence de la démarche en logistique urbaine avec les documents réglementaires (PPA en particulier).

Quelques objectifs : cohérence des politiques publiques, développement d'une mobilité durable.

5.2.4 L'ADEME

Rôle dans le système urbain : participe à la mise en œuvre de la politique publique en matière d'environnement, de maîtrise énergétique et de développement durable.

Rôle dans la démarche : apport de connaissances, partie prenante du programme InTerLUD, subvention de projets innovants.

Quelques objectifs : prise en compte des aspects environnementaux et énergétiques et mise en œuvre de protocoles d'évaluation; repérer des projets innovants; faire évoluer et compléter la démarche.

5.2.5 Les sociétés d'économie mixte et sociétés publiques d'aménagement et de construction

Rôle dans le système urbain : concevoir, pour le compte de la collectivité, des opérations d'aménagement. Elles peuvent en assurer la maîtrise d'ouvrage.

Rôle dans la démarche: portage de projets ; mise à disposition de foncier pour des opérations de logistique urbaine.

Quelques objectifs: garantir le bon fonctionnement des opérations d'aménagement en intégrant, en amont, des solutions logistiques.

5.2.6 Les chercheurs, bureaux d'études et centres de ressources (Cerema...)

Rôle dans le système urbain: créer de la connaissance et en assurer la valorisation, assistance à la maîtrise d'ouvrage auprès des collectivités.

Rôle dans la démarche: apport de connaissances et d'expertise, le Cerema est partie prenante du programme InTerLUD.

Quelques objectifs: implication dans des projets de recherche partenariaux avec les collectivités et entreprises (par exemple portage de thèses CIFRE⁸), faire évoluer et compléter démarche.

5.3 Les acteurs sociaux

5.3.1 Les associations (de protection de l'environnement, de riverains, de citoyens, de promotion du vélo, de défense des personnes à mobilité réduite...)

Rôle dans le système urbain: défense d'intérêts spécifiques.

Rôle dans la démarche: apport d'un point de vue et de connaissances sur un sujet particulier.

Quelques objectifs: prise en compte des intérêts défendus par l'association.

Quelques associations: France Nature Environnement (FNE), Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), Association des Paralysés de France (APF), Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUBicy)...

5.3.2 Les habitants

Rôle dans le système urbain: l'habitant est à la fois client ou destinataire de services de logistique urbaine (livraison à domicile, expédition de fret...) mais également défenseur de ses intérêts en matière de qualité de l'air, de nuisances sonores, de conflits d'usage de la voirie... autant de sujets qui peuvent concerner la logistique urbaine.

Rôle dans la démarche: les habitants n'ont pas de rôle identifié dans la démarche d'engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine. C'est un acteur à prendre en compte dans les réflexions *a fortiori* avec la forte croissance des livraisons à domicile. Ils peuvent être impliqués via des associations représentatives (voir chapitre 16.3.1) ou via des réunions d'information ouvertes au public. L'habitant est aussi acteur par ses comportements d'achat.

Quelques objectifs ou adéquation des politiques publiques ou des pratiques commerciales à leurs attentes et besoins: l'habitant est un destinataire de livraisons dont les attentes et pratiques sont très différentes de celles d'autres destinataires (commerces de proximité par exemple). Il devient aussi un client de services de logistique urbaine (en tant qu'expéditeur de marchandises qu'il vend sur internet par exemple).

⁸ Le dispositif CIFRE – Conventions industrielles de Formation par la Recherche – subventionne toute entreprise de droit français qui embauche un doctorant pour le placer au cœur d'une collaboration de recherche avec un laboratoire public.

5.4 Les acteurs économiques

La logistique urbaine concerne de nombreux acteurs économiques sur le territoire. Il est important de distinguer les « acteurs » de la logistique des « fonctions supports » de la logistique, notamment dans le cadre de la concertation.

5.4.1 Les parties prenantes de la logistique urbaine

Logisticiens, transporteurs, grossistes, grande distribution, commerce de détails, hôtellerie-restauration, artisanat, BTP, industriels et producteurs, gestionnaires de déchets et établissements publics (hôpitaux, maisons de retraites, écoles...).

Ces acteurs peuvent être concernés par :

- Le transport en compte propre : transport effectué par l'entreprise à qui appartient la marchandise. Ce peut être du transport en compte propre expéditeur si le professionnel expédie la marchandise lui-même avec ses moyens propres, ou du transport en compte propre destinataire si le destinataire va chercher lui-même la marchandise. Les transports en compte propre réalisés par les grossistes représentent par exemple entre 20 et 25% des flux quotidiens dans les centres-villes.
- Le transport pour compte d'autrui : transport de marchandises effectué par un prestataire de transport pour le compte de l'entreprise propriétaire de la marchandise ou pour son client.

Les parties prenantes de la logistique urbaine, qui sont directement concernées par le transport ou le stockage dans le cadre de leur activité, sont invitées à participer à la concertation afin de cerner les enjeux et d'exprimer leurs attentes.

Focus sur quatre types d'acteurs :

5.4.1.1 Les transporteurs pour compte d'autrui

Les transporteurs regroupent des métiers différents : expressistes, messagers, transporteurs spécialisés (citerne, plateau...), déménageurs... Leurs contraintes, leurs objectifs et leurs positions peuvent différer d'un métier à l'autre, voire d'une entreprise à l'autre.

Rôle dans le système urbain : ils acheminent la marchandise du chargeur vers le destinataire final.

Rôle dans la démarche : apport de connaissances, en particulier des réalités du terrain : difficultés de circulation, de stationnement, points noirs, conflits d'usage... Ils peuvent être force de proposition sur les évolutions ou simplifications réglementaires, le positionnement et l'aménagement des aires de livraison... Ils peuvent initier des expérimentations tant techniques qu'organisationnelles. Ils sont également impliqués dans les démarches de réduction de leur impact environnemental à travers le dispositif OBJECTIF CO₂ du programme EVE piloté par. Dans tous les cas, ils sont au cœur des pistes d'action mises en œuvre.

Quelques objectifs : prise en compte de leurs contraintes d'exploitation, amélioration de la réglementation, gains de productivité, amélioration des conditions de travail des conducteurs-livreurs...

5.4.1.2 Les chargeurs

Les chargeurs sont les donneurs d'ordre du transport : industriels, grossistes (hors compte propre), enseignes de la grande distribution...

Rôle dans le système urbain : expédient des marchandises. Ils sont souvent situés en périphérie des aires urbaines.

Rôle dans la démarche : apport de connaissances, force de proposition, en particulier sur leurs contraintes. Ils ne connaissent pas toujours les spécificités locales et doivent donc être concertés et informés. Ce sont des signataires potentiels de la charte. Ils sont également impliqués dans les démarches de réduction de leur impact environnemental à travers le dispositif FRET21 du programme EVE.

Quelques objectifs : économies sur le budget transport et logistique, implication dans des expérimentations innovantes à retombées médiatiques potentielles, diminution de leur empreinte carbone.

5.4.1.3 Les commerçants de proximité

Rôle dans le système urbain : ils animent la ville par leur activité commerciale. Ils peuvent s'approvisionner par leurs propres moyens (on parle alors de compte propre) ou se faire livrer de la marchandise et gérer leurs déchets et reprises d'emballages vides. Ils peuvent également expédier cette dernière (ils sont alors chargeurs). Ils fixent les horaires et fréquences de livraison en fonction de leurs heures d'ouverture.

Rôle dans la démarche : faire évoluer les horaires de livraison en cohérence avec la réglementation ; expérimenter des organisations nouvelles, par exemple en matière de stockage déporté, de mutualisation de véhicules de livraison... être force de proposition quant à la manière d'organiser leur demande de transport.

Quelques objectifs : gains économiques, gains de productivité (modes de livraison adaptés : horaires, fréquences, ...).

5.4.1.4 Les artisans

Comme les commerçants ou les transporteurs, les artisans recouvrent un très grand nombre de métiers très différents.

Rôle dans le système urbain : les artisans interviennent en ville soit sous forme de prestations à domicile (cas du plombier par exemple) ou en magasin (salon de coiffure par exemple). Ils participent donc au dynamisme commercial. Ils reçoivent des marchandises et en transportent.

Rôle dans la démarche : apport de connaissances spécifiques liées à leurs métiers ; expérimentation d'organisations nouvelles, par exemple en matière de stockage déporté, de mutualisation de véhicules de livraison... Les artisans sont souvent des transporteurs en compte propre.

Quelques objectifs : gains économiques, gains de productivité (adaptation des livraisons : horaires, durée, fréquence...).

5.4.2 Les acteurs supports de la logistique

Autorités en charge des infrastructures⁹ ferrées, fluviales et routières, promoteurs immobilier et logistique, énergéticiens, constructeurs, entreprises de services du numérique.

Les acteurs supports de la logistique sont invités à partager leur expertise et proposer leurs services sur de nouveaux projets ou expérimentations.

Focus sur deux types d'acteurs :

⁹ Fonction des territoires

5.4.2.1 Les gestionnaires d'infrastructures routières, ferroviaires et fluviales

Rôle dans le système urbain : construction, maintenance et exploitation des réseaux. Par extension, cette catégorie concerne également les gestionnaires de réseaux d'énergie et de télécommunications, notamment avec le développement des énergies alternatives au diesel dans le transport de marchandises (et les questions sous-jacentes de la production de ces énergies ainsi que des stations d'avitaillement) ainsi que le développement du numérique dans la logistique urbaine (outils numériques propres à l'organisation des chaînes logistiques, outils permettant les interactions avec les destinataires des marchandises, outils d'échanges de données entre la collectivité et les opérateurs économiques...).

Rôle dans la démarche : apport de connaissances sur les contraintes des réseaux ; implication dans des expérimentations, en particulier de mutualisation et d'intermodalité. Ils sont également susceptibles d'évaluer les impacts (financiers, matériels, humains...) sur l'entretien, la maintenance et l'exploitation des réseaux.

Quelques objectifs : fidélisation de leurs usagers ou clients, captation de nouveaux usagers ou clients.

5.4.2.2 Les professionnels de l'immobilier logistique

Rôle dans le système urbain : investissent et commercialisent l'immobilier logistique (entrepôts).

Rôle dans la démarche : apport de connaissances sur le marché de l'immobilier logistique ; identification d'opportunités foncières ou immobilières ; apport d'expertise sur les business modèles et les ratios de la profession.

Quelques objectifs : positionnement sur des fonciers adaptés à la logistique y compris en cœur dense d'agglomérations.

5.4.3 Les formes de représentation

Les acteurs économiques peuvent s'impliquer différemment dans la démarche :

- Certains acteurs, notamment ceux qui s'engagent dans des expérimentations, des innovations techniques ou organisationnelles, auront des attentes fortes auprès des collectivités, par exemple en matière de réglementation d'accès ou d'offre foncière (nécessité d'avoir un horizon stable leur permettant d'investir),
- À l'inverse, d'autres acteurs se tiendront plus en retrait, soit parce qu'ils sont en position d'attente, soit parce qu'ils ont une moindre connaissance du rôle de la collectivité dans l'organisation de la logistique urbaine.

La collectivité s'appuiera nécessairement davantage sur les entreprises les plus dynamiques de son territoire. Toutefois, il est important d'identifier tous les acteurs de la logistique urbaine et de comprendre le point de vue d'entreprises éventuellement opposées à la démarche.

Afin d'assurer la meilleure représentativité possible des secteurs et de simplifier le dialogue avec les entreprises du territoire, il est important d'inclure dans la démarche différentes **formes de représentations**.

5.4.3.1 Les chambres consulaires

Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), Chambre de Métiers et de l'Artisanat (CMA), Chambre d'Agriculture

Ces établissements publics constituent un trait d'union entre la sphère économique et le monde institutionnel. Ils sont des partenaires privilégiés dans l'apport de connaissances, l'élaboration d'études et d'enquêtes, l'animation de protocoles de concertation.

5.4.3.2 Les organisations professionnelles

Les organisations professionnelles ont pour mission de défendre et d'aider les entreprises d'un métier ou secteur d'activité particulier. Elles constituent également un lieu d'échanges et de rencontres entre professionnels. De nombreuses organisations représentant les différents secteurs existent au niveau national ; en revanche leur présence dans les territoires peut être très variable d'un secteur à l'autre. À défaut de représentant local, l'organisation professionnelle pourra désigner un ou plusieurs adhérents afin de jouer ce rôle de relais pour les autres entreprises du territoire.

Exemple d'organisations professionnelles :

Transport / Logisticiens : FNTR, OTRE, TLF

Grossistes : Confédération du commerce de gros et international (CGI)

Commerce de détail : CGAD

Hôtellerie-restauration : UMIH

BTP : CAPEB, FFB, FNTP

Grande distribution : FCD

5.4.3.3 Les fédérations professionnelles

Une fédération professionnelle est un regroupement de plusieurs acteurs économiques ayant une cause commune ou agissant dans le même sens, souvent pour promouvoir leurs intérêts.

5.4.3.4 Les confédérations syndicales

Une confédération syndicale est une organisation nationale regroupant plusieurs fédérations de syndicats, ayant vocation à représenter l'ensemble des salariés.

5.4.3.5 Les associations professionnelles

Société formée afin de sauvegarder et de promouvoir les privilèges, les droits d'une profession, d'un métier, de s'assurer de la compétence de ceux qui en font partie, d'imposer un code d'éthique et, d'une façon générale, de développer les intérêts économiques, sociaux et éducatifs de ses membres. (Source : GDT, 1985)

Les associations professionnelles, en cas d'absence de représentation d'une organisation professionnelle, peuvent aussi faire le lien avec les entreprises du territoire. Les associations de commerçants, les clubs d'entreprises sur des zones d'activités ou encore des clusters d'entreprises concernées par la logistique ou une démarche durable sont des réseaux à solliciter.

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