



... le rapport d'information

LOGISTIQUE URBAINE DURABLE : 14 PROPOSITIONS POUR ANTICIPER UN DÉFI MAJEUR POUR NOS AGGLOMÉRATIONS

Passer d'une logistique vue exclusivement comme une contrainte à une logistique appréhendée comme une opportunité pour nos agglomérations : tel est l'objectif que s'est donné la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, en confiant aux rapporteuses Martine Filleul et Christine Herzog le soin de formuler des propositions sur le sujet.

Le transport de marchandises en ville : chiffres clés

En France 



du trafic



des émissions
de GES

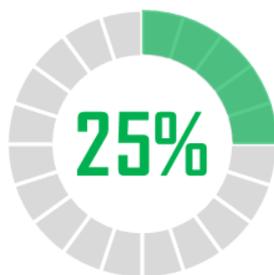


du coût logistique
de l'acheminement
d'une marchandise

À Paris 



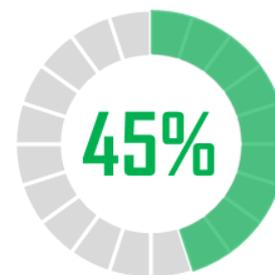
du trafic



des émissions
de CO₂



des émissions
d'oxydes d'azote



des émissions
de particules fines

La logistique urbaine est « l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville ». Elle occupe une **place grandissante** dans les zones urbaines.

Essentielle pour l'approvisionnement de nos centres urbains, ses **impacts environnementaux et sociaux** (émissions de gaz à effet de serre [GES] et de polluants atmosphériques, congestion, insécurité, etc.) doivent être maîtrisés.

Sous l'effet de l'**urbanisation**, du **développement du commerce en ligne**, mais aussi de l'**augmentation à venir du nombre de zones à faibles émissions mobilité** (ZFE-m), la place de la logistique dans nos agglomérations va **croître** ces prochaines années.

Dans ce contexte, et pour **anticiper ce défi**, la commission a adopté, suivant la proposition des rapporteuses, **14 recommandations**, autour de **4 axes**, pour faire émerger **une logistique urbaine plus durable** :

- Mieux intégrer la logistique dans l'espace urbain
- Améliorer les règles de circulation et de stationnement afin d'optimiser le partage de la voirie
- Accompagner la décarbonation des flottes et soutenir le report vers des modes moins polluants
- Sensibiliser les consommateurs sur l'impact environnemental de leurs livraisons

1. ASSURER UNE MEILLEURE INTÉGRATION DE LA LOGISTIQUE DANS L'ESPACE URBAIN

Pour la mission d'information, **trois principaux obstacles nuisent** à l'intégration de la logistique dans son environnement urbain :

- 1** une **insuffisante connaissance des flux de marchandises** dans nos agglomérations
- 2** un **manque de dialogue** entre les acteurs de la logistique urbaine
- 3** une faible intégration des besoins liés à la logistique urbaine dans les **documents de planification locaux**

Face à ces difficultés, la commission formule plusieurs recommandations.



Renforcer l'information des agglomérations sur les flux de marchandises traversant leur territoire, notamment par la réalisation d'enquêtes sur le transport de marchandises en ville au sein des agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici fin 2024, grâce à un co-financement État/collectivités territoriales



Prolonger le programme Interlud pour la période 2023-2025



Favoriser le dialogue entre les acteurs publics et économiques intervenant en matière de logistique urbaine par :

- l'ouverture d'une phase de concertation en amont de la mise en place d'une ZFE-m
- à l'échelle de l'agglomération, l'élargissement du comité des partenaires au transport de marchandises dans le prolongement de la LOM ou, à l'échelle de la région, l'organisation d'une concertation



Approfondir l'intégration de la logistique urbaine dans les documents de planification des collectivités territoriales (plan de mobilité et schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation)

2. OPTIMISER LES RÈGLES DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT AU SERVICE D'UN MEILLEUR PARTAGE DE LA VOIRIE

Règles de circulation

3 constats



Réduire la **congestion** liée au transport de marchandises
Plusieurs agglomérations ont conduit des **expérimentations intéressantes** : la ville de **Bordeaux** a expérimenté les livraisons en horaires décalés
→ Baisse des émissions de CO₂ de 4 %

La réglementation sur la circulation **varie fortement d'une métropole à l'autre**, ce qui rend son application difficile pour les transporteurs

Dans les ZFE-m, la réglementation est difficile à faire appliquer, **faute de contrôle efficace**

Règles de stationnement

2 constats



De nombreuses aires de livraison ne sont **pas adaptées** aux véhicules de transport de marchandises

Une **utilisation souvent illicite** des aires de livraison
À Paris, en 2004, les aires de livraison étaient occupées seulement 6 % du temps par des véhicules de transport de marchandises, contre 47 % de manière illicite

4 recommandations



Expérimenter localement des livraisons en horaires décalés dans les grandes agglomérations, avec une méthode d'accompagnement pour garantir le respect de la tranquillité des riverains et des conditions de travail des professionnels de la logistique



Constituer rapidement une base de données afin de **partager les règles applicables à la circulation et au stationnement des véhicules de livraison de marchandises dans les grandes agglomérations** et prévoir la transmission de ces informations aux transporteurs par l'intermédiaire des services numériques d'assistance au déplacement

AA-229-AA **Accélérer le développement de la lecture automatique de plaques d'immatriculation (LAPI)** pour faciliter le contrôle des règles de circulation en ZFE-m



Faciliter le stationnement des véhicules de livraison en ville grâce :

- à la **création d'aires de livraison** en nombre suffisant, dotées d'un gabarit adéquat, dans le cadre de l'enrichissement du volet logistique des plans de mobilité
- au **renforcement du contrôle du stationnement illicite** sur des **aires de livraison** via l'application du forfait post-stationnement instauré par la loi MAPTAM pour les places de stationnement, plus dissuasif que le régime actuel d'amende pénale
- à des **expérimentations** facilitant le **partage des aires de livraison** avec d'autres usagers de la voirie et favorisant une gestion plus fluide de ces espaces

3. ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT D'UNE FLOTTE PLUS PROPRE ET SOUTENIR LE REPORT VERS DES MODES DÉCARBONÉS

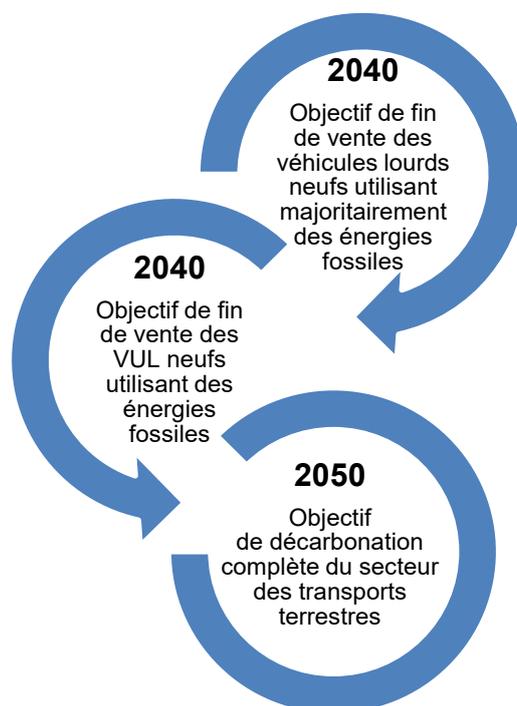
À l'heure actuelle, le transport de marchandises est majoritairement assuré par des **poids lourds**, dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes et, pour une part croissante, par des **véhicules utilitaires légers (VUL)**, dont le PTAC est inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Or, la grande majorité des poids lourds et des VUL qui fonctionne au **diesel** libère d'**importantes émissions** (gaz à effet de serre et polluants atmosphériques).

Même en intégrant l'objectif d'un doublement de la part modale du fret ferroviaire et fluvial d'ici 2030¹, il est probable que la part du camion restera majoritaire dans les flux de marchandises. Aussi, et pour tenir nos **objectifs de décarbonation du secteur des transports routiers**, le **verdissement des flottes utilisées pour la logistique urbaine** doit être **plus ambitieux**.

Les acteurs se heurtent néanmoins à trois principaux obstacles pour mener à bien cette transition :

- les **technologies les plus sobres en émissions** ne sont, pour l'heure, **pas encore toutes matures** pour tous les gabarits de véhicules, et notamment les plus lourds ;
- plusieurs **difficultés pratiques** peuvent constituer des freins au verdissement du parc (l'**autonomie limitée** ou le **poids des batteries** pour ce qui concerne le véhicule électrique, mais encore le **coût d'acquisition** bien plus élevé que celui d'un véhicule thermique) ;
- les **délais de commande** sont, à ce jour, particulièrement longs (24 mois pour certains véhicules).

Le **soutien massif à la décarbonation des poids lourds et des VUL, maillons stratégiques de la logistique** est donc une **priorité**.



Verdir le transport routier de marchandises en :

- définissant au plus vite une **feuille de route** relative à la transition énergétique du secteur, définissant des objectifs intermédiaires de renouvellement des flottes et d'installation de bornes d'avitaillement en énergies alternatives
- priorisant le soutien à l'acquisition de véhicules propres **avec des aides ciblées** (augmenter l'enveloppe dédiée à l'acquisition de véhicules propres, envisager la création d'un prêt à taux zéro garanti par l'État pour l'achat de poids lourds et de VUL peu carbonés, etc.)
- accompagnant le **déploiement de bornes de recharge électriques privées** par un soutien à l'investissement pour l'installation de ces infrastructures

En parallèle, le **développement des modes peu polluants**, et plus particulièrement du **transport fluvial** et de la **cyclologistique** doit devenir une **priorité**.

¹ Article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.



Lever les obstacles au développement du transport fluvial de marchandises en :

- rendant le **schéma de desserte fluviale** obligatoire pour les agglomérations desservies par la voie d'eau
- donnant à **Voies navigables de France (VNF)** les moyens d'acquérir du foncier et d'aménager des terrains en bord à voie d'eau, notamment afin de développer les expérimentations de quais à usage partagé
- lissant l'effort d'**investissement** de VNF jusqu'en 2027



Développer la cyclologistique, notamment en clarifiant la **doctrine fiscale** en matière de **déductibilité de la TVA** pour faciliter l'**achat de vélos-cargos** affectés au transport de marchandises

4. RENDRE LES LIVRAISONS DU COMMERCE EN LIGNE PLUS RESPONSABLES ÉCOLOGIQUEMENT

Les livraisons aux particuliers constituent une part croissante du transport de marchandises en ville du fait de l'essor du commerce en ligne. La crise sanitaire a amplifié ce phénomène : en **2021**, le secteur du commerce en ligne a dépassé **129 Mds € (+ 15,1 % en un an)**¹. Aujourd'hui, **90 % des 15-79 ans** ont recours aux **commandes en ligne**².

Par ailleurs, si des **expériences positives** existent (expérimentation d'**espaces logistiques de proximité**, développement des **points relais**, qui sont désormais 22 000 sur le territoire, déploiement des « boîtes de logistique urbaine » sous la forme de consignes automatiques, etc.), la mission d'information estime nécessaire d'**encourager** davantage les **transporteurs** à mettre en œuvre des pratiques de **mutualisation des livraisons**.



Sensibiliser les consommateurs au coût environnemental de leurs livraisons en :

- interdisant la mention « livraison gratuite » sur les sites de vente en ligne aux particuliers à compter du 1^{er} janvier 2023
- donnant une information sur le coût environnemental d'une livraison *a posteriori*, associée à des recommandations en vue de réduire ce coût lors de futures livraisons



Encourager la massification des livraisons aux particuliers par l'instauration d'un label destiné à valoriser les entreprises engagées dans une démarche de logistique durable

POUR EN SAVOIR +

[Transport de marchandises face aux impératifs environnementaux](#)
[Proposition de loi n° 443 \(2021-2022\) visant à réduire l'impact environnemental du transport de marchandises de Mme Nicole Bonnefoy et plusieurs de ses collègues](#)



Jean-François Longeot

Président
Sénateur
du Doubs
(Union centriste)



Martine Filleul

Rapporteuse
Sénatrice du Nord
(Socialiste,
écologiste
et républicain)



Christine Herzog

Rapporteuse
Sénatrice
de la Moselle
(Union centriste)

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

http://www.senat.fr/commission/vpt_durable/index.html

01.42.34.23.20



¹ Source : Fédération du e-commerce et de la vente en ligne, chiffres 2021.

² Source : Ademe.