

# Artisanat & Attractivité

Le Magazine de la CMA Île-de-France en direction des collectivités

#06

NOVEMBRE  
2022

La nouvelle logistique urbaine  
une opportunité de préserver  
le cadre de vie

Avec le soutien de



Chambre  
de **Métiers**  
et de l'**Artisanat**

ÎLE-DE-FRANCE

# Sommaire



## LES ARTISANS ET LA LOGISTIQUE URBAINE

- 6** La Logistique urbaine: un système complexe
- 8** L'accès au cœur des agglomérations: un enjeu vital pour les artisans
- 11** Les artisans du premier kilomètre
- 12** La concurrence foncière du « quick commerce »



## LES COLLECTIVITÉS ET LA NOUVELLE GOUVERNANCE DE LA LOGISTIQUE

- 16** Vers une nouvelle gouvernance de la logistique urbaine
- 18** Quels outils de planification ?
- 19** Une stratégie foncière à adopter
- 22** La voie fluviale: une alternative qui gagne du terrain
- 23** Interview avec Rodolphe Chatard – directeur général d'URBY
- 24** La réglementation: un enjeu d'articulation
- 25** La cyclo-logistique: une solution plébiscitée
- 26** La data pour une meilleure gestion de l'espace public
- 27** Témoignage d'expert: Isabelle Baraud-Serfaty

# Éditorial

## La logistique urbaine : une opportunité pour être « l'Artisan » de votre territoire !

Élus des collectivités franciliennes, vos territoires sont plus que jamais concernés par les enjeux de la logistique urbaine. Zone à faibles émissions (ZFE), dark stores, quick commerce, planification territoriale, évolution des réglementations, sont tout autant de sujets dont nous vous faisons part lors de nos échanges sur l'ensemble du territoire francilien.

De Rambouillet à Villepinte ou de Cergy à Montereau, en passant par Boulogne, Limeil-Brévannes ou encore Etampes, la logistique urbaine a un impact direct sur le déploiement des activités économiques, la vie des habitants et la satisfaction des consommateurs.

Ce 6<sup>ème</sup> numéro du magazine Artisanat & Attractivité dédié à la « **logistique urbaine** », est donc né de vos préoccupations. Il se veut un support à la réflexion et au partage avec les collectivités qui souhaitent innover et améliorer le fonctionnement de la logistique sur leur territoire.

Ce numéro met en lumière les actions pour faire de la logistique un levier au service de la vitalité des territoires et de leurs entreprises artisanales. La logistique est essentielle pour assurer l'approvisionnement des artisans et des consommateurs. Elle doit relever un triple défi :

- Les nouveaux usages des consommateurs,
- Le besoin d'éco-responsabilité,
- La saturation de l'espace urbain et des circuits logistiques territoriaux

Observer, planifier et agir est donc nécessaire pour faire de la transition vers une logistique plus écologique, une opportunité pour renforcer l'attractivité de votre territoire.

Cette publication se propose d'œuvrer ensemble, pour défendre les valeurs fortes de l'artisanat : l'innovation, l'excellence et la proximité. Ce sont ces valeurs qui vous permettront d'être les artisans vos territoires de demain.



1. **Francis BUSSIERE**  
Président de la CMA de Paris  
Président de la CMA Île-de-France
2. **Michel ALEXEEF**  
Président de la CMA du Val-d'Oise  
1<sup>er</sup> Vice-Président de la CMA Île-de-France
3. **Leïla BELILLI**  
Présidente de la CMA des Hauts-de-Seine  
Vice-Présidente de la CMA Île-de-France
4. **Yaëlle BUZZETTI**  
Présidente de la CMA de l'Essonne  
1<sup>ère</sup> Trésorière adjointe de la CMA Île-de-France
5. **Francis DUBRAC**  
Président de la CMA de Seine-Saint-Denis  
Vice-Président de la CMA Île-de-France
6. **Thierry FROMENTIN**  
Président de la CMA de Seine-et-Marne  
Vice-Président de la CMA Île-de-France
7. **Ronan KERAUDREN**  
Président de la CMA des Yvelines  
2<sup>ème</sup> Vice-Président de la CMA Île-de-France
8. **Vincent DIOT**  
Président de la CMA du Val-de-Marne  
Trésorier de la CMA Île-de-France

**Directeur de la publication:** Francis Bussière

**Sous la direction de:** Jean-Yves Bourgois, Samuel Cucherousset et Thomas Cecini

**Comité rédactionnel:** Patrick Bonnet, Nadine Bonvard, Carole Buges, Damien Cantet, Céline Courgneau, Xavier Iriondo, Gaetan Maryany | ISSN 2740-2819

**Création graphique:** L'Empreinte Créa by Handiprint

Merci au Département des Hauts-de-Seine pour son soutien à la réalisation de ce numéro.





# LES ARTISANS ET LA LOGISTIQUE URBAINE

# La logistique urbaine : un système complexe

## ► La logistique urbaine et l'urgence d'agir

Le fort développement de l'e-commerce pendant la période de pandémie a induit des évolutions majeures dans l'organisation de la logistique urbaine. La part de l'e-commerce est passée de 9,8 % à 13,4 % entre 2020 et 2021, l'équivalent de trois années de croissance en une année (source Fevad). La multiplication des camions de livraison en ville a fait prendre conscience aux élus des collectivités du congestionnement qui pouvait engendrer une chaîne logistique insuffisamment organisée.



**Selon l'étude « The future of the last-mile ecosystem » menée en 2020 par le Forum Économique Mondial, il est estimé que, si rien n'est mis en place pour moderniser et fluidifier la logistique urbaine, le nombre de véhicules dans les 100 premières villes mondiales augmentera de 36 % d'ici 10 ans.**



Ainsi, les collectivités se mettent en ordre de bataille pour penser et construire ce réseau logistique à l'échelle du territoire. Les grandes agglomérations, comme Paris, Lyon, Strasbourg constituent autant de terrains d'expérimentation où se construit la logistique urbaine de demain.

L'urgence climatique et les enjeux sanitaires liés à la qualité de l'air sont venus renforcer ce sentiment chez les élus des collectivités de devoir agir rapidement, et dans le plus court délai.

## ► L'e-commerce : l'arbre qui cache la forêt de la logistique urbaine

Bien qu'il s'agisse de la partie la plus exposée médiatiquement, la logistique de l'e-commerce n'est qu'un maillon d'un système complexe qui permet à la ville de s'approvisionner en matières premières, en marchandises manufacturées, en matériaux de construction, d'en évacuer les déchets ou d'exporter d'autres produits de la ville vers des territoires proches ou lointains.

L'e-commerce est devenu en quelque sorte l'arbre qui cache la forêt. En effet, l'e-commerce représente un peu plus d'un quart des livraisons urbaines (source CEREMA), néanmoins en tant que nouveau venu il accapare presque toute l'attention. Or la logistique urbaine est composée de multiples filières qui ont aussi un impact conséquent sur le congestionnement des villes et la qualité de l'air. Il serait, de ce fait, plus approprié de parler des « **logistiques urbaines** ».

## ► Quelques autres exemples des « logistiques urbaines » :



Approvisionnement des professionnels en compte propre ou par transporteur professionnel



Fourniture de services aux particuliers et professionnels



Livraison des chantiers et élimination des gravats et autres déchets de chantiers



Livraisons intra-urbaines pour professionnels et particuliers

## ➤ Une réussite basée sur la massification et la proximité du client

La réactivité, la rapidité et la possibilité de s'ajuster à la demande sont les principaux gages de réussite d'une chaîne logistique performante. Tout cela doit se faire en respectant un prix que les différents partenaires puissent juger acceptable et sans mettre en péril le modèle économique des multiples opérateurs qui interviennent dans la chaîne logistique.

La massification des marchandises est une condition sine qua non de la rentabilité d'un système. En effet, pouvoir entreposer de manière optimisée et efficace et faire partir la marchandise au bon moment selon les besoins du client tout en optimisant les tournées de livraison est la base du fonctionnement d'une chaîne logistique performante<sup>1</sup>.

Pour cela, la proximité avec la clientèle est primordiale afin de faire parvenir la marchandise dans un délai de livraison acceptable. Or en milieu urbain, les fortes contraintes foncières poussent les sites logistiques à s'éloigner des cœurs de ville<sup>2</sup>, la densité d'habitation étant peu compatible avec les allées et venues des camions.

Comment construire des centres de massification et de distribution au plus proche des clients urbains tout en veillant à leur insertion urbaine? C'est un grand défi auquel le développement actuel de la logistique urbaine doit faire face.

## ➤ Transferts modaux en ville : le choix de protéger les citoyens

Il y a également le choix du mode de transport qui est déterminant dans une chaîne logistique performante. Le coût du transport exerce une influence directe sur les prix de vente des produits.

Plus on rajoute des transferts modaux, d'un camion vers un vélo par exemple, plus le coût du transport sera élevé. Or en ville, les transferts modaux n'obéissent pas forcément à des impératifs économiques.

La réglementation et les contraintes d'une ville dense pèsent fortement en faveur des véhicules plus petits et plus propres. La réglementation, dépend en très grande partie du pouvoir de police du maire qui a pour objectif de préserver la qualité de vie de ses concitoyens en les protégeant des nuisances, des dangers physiques que peut représenter une circulation dense, ainsi que de la mauvaise qualité de l'air.

Ainsi, les transferts modaux vers des véhicules plus petits, plus propres et compatibles avec la densité urbaine s'imposent de plus en plus comme une solution.

“  
**Mais, comment préserver la rentabilité du modèle économique tout en réalisant ses transferts modaux?**  
”

<sup>1</sup> La logistique urbaine: la capacité à agir des collectivités – Intercommunalités de France - janvier 2022  
Comment Urby souhaite massifier la logistique urbaine bas-carbone? - leshorizons.net - 24 juin 2022

<sup>2</sup> Le desserrement logistique en Île-de-France: la fuite silencieuse en banlieue des terminaux de fret.  
Laetitia Dablanc, Dina Andiankaja – Flux 2011/3-4 (n° 85-86)

## LA LOGISTIQUE URBAINE EN CHIFFRES

**15 % à 20 % :** C'est la place que représente le transport de marchandises sur l'occupation de la voirie (CEREMA)

**50 % :** C'est la part des mouvements de véhicules dédiés à la livraison opérés pour compte propre en ville (i.e. par des non-professionnels, par exemple les commerçants et artisans) (ADCF, "Logistique urbaine: la capacité des collectivités à agir").

**80 % :** C'est la part des livraisons réalisées en stationnement illicite (PIPAME « logistique et distribution urbaine »)

**80 % :** C'est la part que représentent les flux entre entreprises en ville (ADCF, "Logistique urbaine: la capacité des collectivités à agir")

**La logistique urbaine génère 30 % des GES / 40 % des émissions de particules fines / 50 % de la consommation de gazole en ville** (ADCF, "Logistique urbaine: la capacité des collectivités à agir")

**L'impact carbone de la logistique urbaine provient à 15 % de la livraison de colis, à 35 % de la gestion des déchets et à 45 % de la palette** (ADCF, "Logistique urbaine: la capacité des collectivités à agir").

# L'accès au cœur de l'agglomération : un enjeu vital pour les artisans

## ➤ Les artisans : véritables acteurs de la logistique urbaine

**Les artisans sont de véritables acteurs de la logistique urbaine :** ils fournissent les particuliers, les professionnels et l'administration en produits et services du quotidien. **Les artisans font partie de ce qu'on appelle les professionnels « mobiles »,** c'est-à-dire qu'ils se déplacent chez le client pour livrer un produit, réaliser un dépannage ou effectuer des travaux sur des chantiers. En tant que professionnels mobiles, l'accessibilité aux zones denses de la ville constitue un véritable enjeu pour les artisans.

Une ville avec un trafic dense connaissant des difficultés de stationnement et de livraison constitue un véritable handicap pour les artisans et plus indirectement pour les clients qui doivent pâtir des difficultés éprouvées par leurs prestataires.

En effet, la congestion de la ville se mesure chez les artisans par des frais de carburants supplémentaires, le coût des verbalisations suite aux difficultés pour trouver une place adaptée, la diminution du nombre de prestations, la perte de rentabilité pour l'entreprise et aussi la perte de qualité de vie au travail des collaborateurs. L'enjeu de l'accessibilité au cœur des agglomérations, zones où ces difficultés se manifestent le plus, est donc crucial pour l'artisanat.

## ➤ La livraison pour compte propre en petit utilitaire, très répandue chez les artisans

Trois quarts des artisans disposent de petits véhicules utilitaires ou de véhicules particuliers pour leur travail. Le secteur alimentaire et celui de la construction sont ceux qui emploient les véhicules les plus volumineux, principalement des gros fourgons. Plus de la moitié des artisans optent pour l'approvisionnement en compte propre et font livrer également les clients par leurs propres soins. Le choix de la livraison en compte propre obéit en grande partie à des critères liés aux coûts et au bon conditionnement des produits, à l'envie de garder un lien avec le consommateur et celle de défendre une image de marque.

Les artisans ne sont pas des professionnels de la logistique, la livraison des produits étant plutôt une mission annexe à leur activité principale. En revanche, tout comme les transporteurs professionnels, les entreprises artisanales occupent la bordure du trottoir provisoirement (en dehors ou dans une aire de livraison). Une aire de livraison inexistante ou trop éloignée du point de livraison est très contraignante pour l'artisan qui livre son client, tout comme une politique de stationnement non adaptée aux interventions longues. La conséquence d'une insuffisance d'aires de livraison se traduit par du stationnement en double file et contribue au congestionnement des aires de circulation au sein du quartier, et plus largement des villes.

## ➤ Le stationnement de longue durée

La durée de stationnement joue également un rôle conséquent dans l'accès au cœur des agglomérations. En effet, les chantiers de construction ou la réalisation des interventions longues nécessitent des durées et des tarifs de stationnement adaptés. Ceci implique des politiques de stationnement expressément adaptées pour les artisans mobiles, des abonnements par exemple qui leur donnent accès à une durée plus longue à des tarifs préférentiels.

À Paris, par exemple, la Carte Pro propose aux artisans mobiles domiciliés à Paris et dans les départements franciliens des tarifs préférentiels pour un stationnement allant jusqu'à 7h. Or, les situations sont très inégales dans les villes d'une même agglomération, ce qui met l'artisan devant la difficulté de connaître les conditions particulières de chaque commune et à multiplier les abonnements professionnels lorsqu'ils existent.





## ➤ Le grand défi des véhicules propres

**85 % de la flotte de véhicules des artisans est composée de moteurs diesel.** Les constructeurs automobiles ont pour l'instant peu développé les moteurs à essence, la motorisation électrique ou le GPL (gaz de pétrole liquéfié).

Le renouvellement de la flotte s'annonce d'autant plus compliqué que les véhicules dits propres restent très chers, voire hors de portée de la majorité des artisans. L'absence ou la pénurie de bornes de rechargement dans l'espace public, à proximité des chantiers, et dans le parc privé constitue un frein supplémentaire pour les entreprises artisanales qui souhaitent investir dans les technologies plus propres<sup>3</sup>.



**L'instauration des ZFE dans les grandes métropoles parisiennes (Zone à Faible Émission) qui successivement éliminera l'utilisation des moteurs diesel et à terme des moteurs thermiques a créé un vif émoi chez les artisans. La Métropole du Grand Paris par exemple concentre 60 % de l'artisanat francilien et 80 % sont installés dans des zones urbaines denses.**

À l'heure actuelle, la Métropole du Grand Paris, travaille avec la CMA et la CCI Île-de-France pour trouver une solution adaptée aux besoins des TPE/PME franciliennes.

Une étude conjointe est en cours de réalisation pour identifier les pistes et solutions permettant aux artisans de ne pas trop subir l'instauration de ce périmètre et les restrictions qui vont avec.



## ➤ Des consignes pas toujours respectées par les transporteurs

Près de la moitié des artisans ont également recours à des transporteurs professionnels pour la livraison de leur établissement. Les transporteurs utilisent des véhicules plus volumineux allant parfois au-delà des 19 tonnes.

Malgré les consignes très claires données par les artisans, les transporteurs ne sont pas toujours en mesure d'utiliser des véhicules qui s'adaptent aux gabarits des rues et aux espaces de livraison réservés dans les locaux des entreprises artisanales<sup>4</sup>. Dans des situations analogues le blocage des rues peut arriver sans que l'artisan lui-même soit responsable de cet effet indésirable.

<sup>3</sup>Étude menée par la CMA IDF et la CCI Paris IDF auprès de 4021 artisans et commerçants entre septembre et novembre 2021

<sup>4</sup>Entretiens qualitatifs menés auprès des chefs d'entreprise artisanales par le CMA IDF dans le cadre de plusieurs études sur le sujet des livraisons et l'immobilier d'entreprise.



**85 % de la flotte de véhicules des artisans est composée de moteurs diesel.**



# Les artisans du premier kilomètre

## L'e-commerce, un nouveau métier pour les artisans

La période de la pandémie a été l'occasion pour beaucoup d'artisans de se lancer dans le commerce digital en complément de leurs canaux de distribution classiques. Les collectivités ont largement contribué à cet élan de digitalisation par la création de plateformes locales. Bien que le succès de ces plateformes n'ait pas toujours été au rendez-vous, ceci a permis aux acteurs publics et aux artisans eux-mêmes de se rendre compte des difficultés d'opérer à travers ce nouveau canal de distribution.

**La création de plateformes locales a facilité la compréhension du phénomène de la vente en ligne.** Les achats sur ces plateformes sont souvent effectués par les consommateurs situés en dehors du territoire. Les consommateurs locaux quant à eux utilisent ces plateformes pour préparer leur visite en magasin : recherche d'informations pratiques, offre commerciale, promotions...

Contrairement aux grandes plateformes en ligne tous les artisans ne sont pas véritablement équipés pour accomplir, en plus d'assumer la production, toutes les tâches nécessaires à la vente en ligne : communication en ligne, la gestion du stock, préparation et conditionnement des commandes, l'expédition ou la livraison des produits. Face à la crainte de ne pas être en mesure de suivre les cadences et les compétences imposées par la vente en ligne beaucoup renoncent. Selon une enquête menée par la CCI Paris IDF auprès de 2000 commerçants, la moitié des personnes interrogées souligne un investissement financier et humain trop lourd pour une trop faible rentabilité. En outre, les artisans expédient pour l'instant de faibles quantités, ce qui ne permet pas de réaliser des économies d'échelle dans l'élaboration des emballages adaptés ou des frais postaux.

## Mutualiser pour développer un nouveau canal

Certaines métropoles, comme Bordeaux et Dijon, ont décidé de sauter le pas et de créer des véritables structures d'accompagnement via leurs fédérations d'artisans et commerçants. À Bordeaux l'association « **Bordeaux mon commerce** » (anciennement la Ronde des Quartiers) qui regroupe plus de 1000 adhérents souhaite renforcer l'approche digitale du commerce par le lancement d'une « **Maison de la Numérisation** » qui devrait prochainement voir le jour. Outre la mise à disposition des outils nécessaires à la digitalisation de l'offre commerciale, le deuxième pendant de ce projet est la mise à disposition d'espaces logistiques en centre-ville avec un service dédié aux artisans commerçants qui souhaitent mutualiser le stockage et l'envoi des colis. Une étude de préfiguration a été réalisée, financée par la Banque des Territoires, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole afin de vérifier l'intérêt du projet et définir le modèle économique.

# La concurrence foncière du quick commerce

## ➤ Le « quick commerce » fait irruption dans le commerce de proximité

La crise sanitaire a été un formidable accélérateur pour le développement des courses en ligne. Le secteur du « quick commerce » a fait irruption dans le paysage urbain de nos villes, particulièrement à Paris et proche couronne. Le « quick commerce » regroupe les enseignes qui promettent au client de se faire livrer les courses à domicile en moins de 15 minutes. Ce mode de consommation s'est particulièrement répandu comme commerce de dépannage permettant au client d'avoir accès aux produits au moment où le besoin se manifeste et cela 7j/7.

Afin de pouvoir livrer dans un laps de temps très court, la proximité avec la clientèle est la clé du fonctionnement des enseignes du « quick commerce ». Les clients sont livrés par des modes de transports légers, voir en mobilités douces. Un panier moyen très réduit permet d'avoir recours à des modes de transports légers qui se glissent facilement dans la circulation urbaine.



## ➤ Les entrepôts source de nuisance pour le voisinage

Des entrepôts très optimisés et entièrement informatisés ont été implantés en plein cœur de l'agglomération parisienne. N'ayant pas trouvé une offre immobilière spécifique, ces entrepôts qui en général ne dépassent pas les 400 m<sup>2</sup> occupent des rez-de-chaussée d'immeubles.

Profitant d'une certaine incertitude juridique et du manque de jurisprudence, ces entrepôts, appelés « dark stores » ont vu leur nombre augmenter de manière exponentielle.

“

**En janvier 2022, une étude de l'APUR dénombre 80 dark stores à Paris et dans sa banlieue proche.**

”



Ces entrepôts ont également leur version alimentaire, les « dark kitchens ». En effet, sur le même principe et afin d'être près des consommateurs, des unités de production ont été implantées en ville pour produire des plats cuisinés prêts à être livrés en peu de temps.

Le développement exponentiel de ces entrepôts urbains n'est pas sans poser problème. En effet, l'occupation des rez-de-chaussée d'immeubles empiète sur le développement de l'offre commerciale. Ainsi, la continuité commerciale des rues peut être coupée car les entrepôts ont des vitrines aveugles.

La présence de ces entrepôts urbains impacte également l'animation des quartiers et le bien vivre ensemble dans la ville. Les entrepôts nécessitent d'être approvisionnés de manière constante et les manœuvres de livraison peuvent être à l'origine de nuisances pour les voisins.

Enfin, le développement de ce type d'activités peut priver le commerce de proximité d'un flux considérable puisque ces acheteurs en ligne se déplacent moins.

► La Mairie de Paris,  
a mis à la disposition  
des citoyens une  
plateforme pour signaler  
les « dark stores » :  
[www.paris.fr](http://www.paris.fr).



## ➤ Où va s'arrêter le quick-commerce ?

En 2021, le marché du quick-commerce a été évalué à 122 millions d'euros représentant 1,5 % du marché sur la France métropolitaine et 11,5 % à Paris. En revanche le **taux de croissance des ventes a progressé de 86 % en 2021** (Source : institut IRI). Beaucoup d'experts préconisent une explosion rapide de ce type de commerces.

Les enseignes en activité se livrent une lutte acharnée (rachats, fusions, licenciements...) pour prendre des parts de marché, quitte à sacrifier leur rentabilité et à ouvrir un nombre important d'entrepôts, plus important que le marché disponible. Il s'agit en quelque sorte d'un gaspillage des disponibilités foncières au détriment de l'artisanat et autres activités urbaines.

## ➤ Quels outils face à la multiplication des entrepôts ?

Un décret serait en préparation pour encadrer le développement de ces entrepôts. En attendant, la Mairie de Paris, a **mis à la disposition** des citoyens **une plateforme pour signaler les « darks »** : [www.paris.fr](http://www.paris.fr).

En effet, beaucoup de ces entrepôts s'installent sans aucune autorisation. La Mairie de Paris considère que les « **dark stores** » entrent dans la sous-destination « **entrepôts** » au regard du plan local d'urbanisme.

Le PLU peut autoriser ou interdire certaines de ces sous-destinations pour protéger la continuité du linéaire commercial ou pour éviter l'installation des activités



nuisibles par exemple. Ainsi, lorsque les commerces de rez-de-chaussée sont transformés en entrepôts « **dark stores** » l'exploitant devra solliciter a minima une déclaration de travaux auprès de la mairie.

La mairie à son tour peut refuser ce changement de destination si le règlement du PLU interdit sur un linéaire de rue, ou sur un zonage entier l'implantation d'un entrepôt.

# RAPPEL RÉGLEMENTAIRE :

L'article L151-16 du code de l'Urbanisme permet « d'identifier et délimiter les quartiers, îlots et voies dans lesquels doit être préservée ou développée la diversité commerciale, notamment à travers les commerces de détail et de proximité, et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer cet objectif »





# **LES COLLECTIVITÉS ET LA NOUVELLE GOUVERNANCE DE LA LOGISTIQUE**



# Vers une nouvelle gouvernance de la logistique urbaine

## ► De collectivités démunies, à collectivités actrices

Soucieuses de réduire les effets néfastes de la pollution et d'organiser l'approvisionnement de la ville dans les meilleures conditions, les collectivités ont pris conscience de la nécessité de **proposer une nouvelle gouvernance de la logistique urbaine**. En 2015, le gouvernement a réuni organismes publics et privés du secteur de la logistique pour les inciter à s'engager sur des projets de logistique durable via le **Cadre National pour les Chartes de logistique** durable en ville, qui se déclinent localement en chartes locales d'engagement volontaire.

Les agglomérations sont invitées à mettre en place des comités regroupant toutes les parties prenantes sur leur territoire: plateformes logistiques, transporteurs, entreprises privées, représentants des collectivités, associations d'habitants... L'objectif de ces groupes de travail est de parvenir à qualifier au mieux les flux et les besoins de chaque acteur du territoire, afin d'en déterminer une planification territoriale à moyen terme. Pour les aider, **l'État a développé le programme InTerLUD** (Innovations territoriales en logistique urbaine durable), qui est un programme de soutien directement à l'adresse des collectivités qui envisagent la mise en place de ces comités, tout en assurant un regard externe, neutre et expert.

L'explosion de l'e-commerce en période de pandémie a accentué la prise de conscience des élus, ainsi que leur envie d'agir rapidement. Cette envie s'est manifestée d'une part pour éviter une congestion excessive des villes, et d'autre part pour limiter les nuisances supplémentaires que le développement des livraisons en ville pourrait engendrer dans un futur proche. Ainsi, les collectivités endossent de plus en plus le rôle de chef d'orchestre de la logistique mettant en place une gouvernance à l'échelle de leur territoire.

Les nombreuses collectivités, parmi lesquelles se trouvent les principales métropoles françaises, qui à travers toute la France ont adhéré au programme InTerLUD en témoignent: Besançon, Bordeaux, Brest, Dijon, Grenoble, Limoges, Lyon, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes, Paris, Rennes, Rouen, Toulouse, Valenciennes...



## Mobilisation des compétences propres mais aussi des collectivités partenaires et des acteurs privés

La complexité des leviers à actionner pour organiser la logistique urbaine à l'échelle d'un territoire fait que la mobilisation d'un grand nombre d'acteurs est nécessaire. **La première étape à mener pour les collectivités engagées dans le programme InTerLUD a été de mettre en place des instances de concertation.** Ces instances de concertation doivent être composées de plusieurs collèges en prenant en compte les compétences et les missions de chaque acteur.

À travers ces instances de gouvernance, les collectivités peuvent espérer se concerter sur les principaux domaines qui ont attiré à la logistique urbaine et en premier lieu à l'organisation du stationnement, des aires de livraison ainsi qu'aux règlements communaux qui dépendent du pouvoir de police du maire. Les départements par exemple, gèrent un réseau de voies très structurant pour l'organisation des transports métropolitains.

Ainsi, l'aménagement de ces voies, l'installation d'infrastructures nécessaires (bornes de recharge pour

véhicules électriques par exemple) ne peuvent pas se faire sans le concours des conseils départementaux.

Il existe également d'autres instances publiques ou privées, comme les chambres consulaires ou les principaux établissements gestionnaires des grandes infrastructures comme les ports (ex: HAROPA ou VNF) et aéroports ou encore des partenaires nationaux comme la Poste qui sont des acteurs essentiels de la logistique urbaine (exemple: SOGARIS). Les grands transporteurs privés, moyennant leurs syndicats, ont également une place importante dans cette concertation.

**Ce travail de concertation se matérialise dans le cadre du programme InTerLUD par la signature d'une charte.** Cette signature officialise une relation partenariale entre acteurs publics et privés de la logistique urbaine autour d'orientations stratégiques partagées et d'un plan d'action opérationnel dans lequel chaque acteur s'engage.

Même si la charte n'a pas de portée juridique, elle démontre un engagement fort et politique de la part de tous les signataires (source InTerLUD).

## PROGRAMME INTERLUD

Impulsé par l'appel à programme pour l'obtention de certificats d'économie d'énergie (CEE), le programme InTerLUD vise à soutenir l'engagement des collectivités territoriales et des opérateurs économiques dans leurs démarches conjointes pour une logistique urbaine durable et économe en énergie.

Le programme InTerLUD est porté par l'Agence de la Transition écologique (ADEME), la Confédération du Commerce de Gros et International (CGI), le CEREMA, ROZO et Logistic Low Carbon. Ce groupement a pour objectif d'accompagner les collectivités dans les politiques publiques liées à la logistique urbaine durable sur leurs territoires.



### Une intervention en plusieurs phases :

**1<sup>ère</sup> phase :** sensibiliser la collectivité au fonctionnement et aux enjeux de la logistique urbaine ainsi que son intégration dans un écosystème durable et économe en énergie. Acteurs: le CEREMA et la société de conseil en performance énergétique ROZO

**2<sup>ème</sup> phase :** mobiliser l'ensemble des acteurs de la sphère privée agissant sur le périmètre d'étude afin d'assurer une bonne représentativité de la logistique urbaine sur le périmètre d'action. Acteurs: filiale de la CGI, Logistic Low Carbon.

**3<sup>ème</sup> phase :** réaliser un diagnostic mené par Logistic Low Carbon et le bureau d'études mandaté par la collectivité ainsi que l'exposition des résultats et enjeux relevant du diagnostic territorial.

### Objectifs à la fin de ces 3 phases :

-  Disposer d'une vision d'ensemble sur les problématiques et enjeux de la logistique urbaine sur son territoire. La connaissance des opérateurs économiques et la relation préétablie durant le programme permettent d'enclencher des discussions menant à des réflexions plus profondes entre l'ensemble des acteurs réunis pouvant à terme être la traduction d'actions concrètes sur le territoire de la collectivité.
-  Favoriser le rapprochement entre la collectivité et les acteurs privés, mais aussi de faire perdurer les échanges afin d'établir des actions et initiatives sur le long terme.

# Quels outils de planification ?

## Faire de la place à la logistique en milieu urbain

En Île-de-France l'ensemble des communes sont couvertes par un document d'urbanisme, qu'il soit Régional, métropolitain ou intercommunal. Les documents d'urbanisme intègrent de nombreux enjeux transversaux dont l'organisation des transports et l'aménagement des zones logistiques.

En effet, par le principe de la compatibilité, les stratégies d'aménagement futures décidées à l'échelle régionale à travers le **Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires** (SRADDET) se déclinent plus localement dans les documents d'urbanisme aux échelles inférieures tels que les **Schémas de Cohérence Territoriale** (SCoT) par le biais de son **Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique** (DAACL).

Ensuite, les **plans locaux d'urbanisme intercommunaux** (PLUi et PLU) reprennent les orientations des documents

supra-communaux en intégrant les spécificités locales de leurs territoires.

Si les documents d'urbanisme régionaux et métropolitains marquent l'organisation du réseau des transports et les emplacements préférentiels des sites dédiés à la logistique, le PLUi a le pouvoir d'identifier les secteurs ou les parcelles précises dans lesquelles ces équipements doivent ou peuvent s'implanter.

Les parties opposables de ces documents peuvent constituer chacun à leurs échelles des leviers puissants pour planifier la place de la logistique urbaine en ville.

Les schémas régionaux et métropolitains seront plus à même de définir les grands sites logistiques aux portes des agglomérations et les PLUi pourront avec précision identifier les secteurs en projet, voire les parcelles, où les sites logistiques, appelés hubs, devant être aménagés.

Document d'urbanisme	Échelle logistique
Schéma Directeur Régional ou Schéma (SRADDET)	Emplacements préférentiels des grands sites logistiques et infrastructures multimodales
SCOT	Emplacements préférentiels des centres de distribution situés aux portes des villes et les infrastructures multimodales internes au territoire
PLUi	Délimitation des zones urbaines pour l'accueil des activités logistiques du dernier kilomètre. Identification des zones ou emplacements pour l'accueil des activités logistiques.

## EXEMPLE

### UN PLU EN AVANCE SUR SON TEMPS

Les PLU de Paris instaurent des servitudes consistant à indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif (CINASPIC). Pour chaque site, le type d'équipement à réaliser est précisé en détaillant également les surfaces nécessaires pour la réalisation des équipements dédiés à la logistique. Il ne s'agit pas d'un emplacement réservé mais d'une servitude l'obligeant le propriétaire du terrain de réaliser dans le cadre des grands projets urbains des sites dédiés à la logistique urbaine.

# Une stratégie foncière à adopter

## ► Un maillage des sites logistiques nécessaire

Des grands entrepôts en périphérie des grandes villes, aux petits espaces urbains de traitement et de distribution des marchandises, la logistique urbaine nécessite un maillage du territoire par des sites spécifiquement dédiés. Rien qu'à l'intérieur de la zone urbaine dense plusieurs types d'espaces logistiques peuvent être identifiés :

Tout d'abord les **Centres de Distribution Urbaine (CDU)**, qui sont des **plateformes de groupages/dégroupages** dont le but est la gestion des flux à destination des zones denses.

Les porteurs de projet peuvent émaner des collectivités ou des opérateurs privés, notamment quand il s'agit de transporter des marchandises particulières (bâtiment, denrées alimentaires...)

Les **Espaces de Logistique Urbaine (ELU)** sont des **mini-plateformes logistiques** qui combinent des zones de stationnement pour le transport de marchandises et une structure d'accompagnement proposant plusieurs services annexes dont la sous-traitance des derniers mètres, un système de livraison à faible impact environnemental et/ou l'assistance au chargement/déchargement.



“

Les boîtes de logistiques urbaines sont implantées au niveau d'une rue ou d'un bâtiment. Petites structures mobiles ou fixes, elles sont une interface et un lieu de stockage temporaire de la marchandise optimisant les tournées de livraisons. (SAS dédiés, consignes, nouveaux points retrait pour livraison à proximité du lieu de consommation).

”





## ► Innover pour trouver plus de place à la logistique en ville

Dans la logistique urbaine, l'immobilier constitue le « **nerf de la guerre** ». Dans un espace fortement concurrencé par d'autres fonctions urbaines comme l'habitat, les bureaux et les commerces, comment trouver la place nécessaire pour la logistique du dernier kilomètre ?

La réponse à cette question est double : d'un côté par l'obligation d'aménager dans les nouveaux projets urbains des sites logistiques et de l'autre par le recensement des délaissés urbains ou des sites à usage réversible (parkings souterrains, espaces résiduels adjacents aux grandes infrastructures routières et ferroviaires, entrepôts sous-utilisés).

### EXEMPLE

# CRÉATION D'UN HÔTEL LOGISTIQUE DE 35 000 M<sup>2</sup> DE NOUVELLE GÉNÉRATION À LA ZAC DES ARDOINES À VITRY-SUR-SEINE

Ce bâtiment de haute qualité architecturale est capable de mixer les activités et les publics et de créer une urbanité fonctionnelle et conviviale. En proche périphérie de Paris, **l'hôtel logistique des Ardoines constituera l'un des tout premiers programmes immobiliers à être livré dans la ZAC, et s'inscrira comme une première pierre dans le but de créer une « ville complète ».**

Le site des Ardoines comprend ainsi, en plus de la surface dédiée à la logistique, **10 000 m<sup>2</sup> mis à disposition d'entreprises, TPE et PME et 5 000 m<sup>2</sup> de bureaux pour d'autres usages tertiaires.** L'hôtel logistique alloue également **8 000 m<sup>2</sup> d'espace à l'agriculture urbaine en toiture, permettant d'alimenter les populations d'une production locale et de disposer sur site de modes de distribution adaptés.** Livraison prévue pour 2023.

Source : Rapport d'activités 2021 de la SOGARIS



## EXEMPLE

# PARTENARIAT ENTRE LA SOGARIS ET PARIS LA DÉFENSE

La Sogaris et Paris la Défense engagent **une réflexion sur la valorisation des parkings souterrains** du quartier d'affaires, le plus grand ensemble de parkings en ouvrage d'Europe, ayant pour partie **vocation à changer d'usage avec le développement des modes doux** sur le quartier.

Un véritable gisement foncier, aujourd'hui peu valorisé, et que le partenariat récemment signé entre le groupe Sogaris et l'établissement Paris La Défense entend bien réinvestir. Cette occupation des délaissés urbains dans un centre aussi dense que la Défense **participera à la création de valeur**, avec de nouveaux services et usages. Un premier site de très grandes dimensions a été identifié. Il s'agit d'un parking des années 1970, aujourd'hui surdimensionné et peu qualitatif. Des infrastructures logistiques installées dans ce parking permettront de desservir les entreprises du quartier mais aussi des communes et des riverains.

Source: Rapport d'activités 2021 de SOGARIS

## EXEMPLE

# MISE À DISPOSITION PAR LA RATP DES CENTRES DE BUS POUR STOCKER EN VILLE DES MARCHANDISES EN TRANSIT

Les centres de stationnement des bus restent inoccupés la plupart des heures de la journée. Ainsi **la RATP a décidé de mettre à disposition, en journée uniquement, à des entreprises partenaires comme Chronopost ces centres afin de faciliter le transfert de marchandises de véhicules lourds à véhicules légers**. 4 sites sont déjà exploités depuis 2021 pour une durée de 4 ans (2021-2024).

Deux autres phases de commercialisation sont intervenues entre 2021 et 2022 afin d'exploiter de nouvelles parcelles.



# La voie fluviale : une alternative qui gagne du terrain

## ➤ **La péniche : un moyen qui permet une grande diversité de marchandises**

La voie fluviale gagne du terrain dans l'organisation de la logistique urbaine. Les péniches permettent dans beaucoup de villes françaises d'atteindre rapidement et avec des volumes importants les cœurs des villes.

“

**Le grand avantage des péniches est la diversité des marchandises qu'elles peuvent transporter tant par leur volume que par leur nature: des approvisionnements pour les magasins, des matériaux de chantier, des colis...**

”

C'est d'ailleurs la spécificité de l'exemple de Strasbourg où l'entreprise ULS propose un service plutôt généraliste et adressé à un éventail large des professionnels (voir exemple ci-contre).

Les péniches fonctionnent comme des hubs de transport mobiles afin de permettre aux modes de transport plus légers de prendre la relève et distribuer les marchandises au cœur de ville.

Les péniches peuvent également **jouer un rôle dans l'élimination des déchets de chantiers et déchets professionnels**. Ces dernières années des expériences ont même été menées en Île-de-France afin d'installer des déchèteries mobiles sur péniche pour que les professionnels, et notamment les artisans puissent apporter leurs déchets. À titre d'exemple, dans le cadre de l'action « **Tri en Seine** » en 2020, menée par la Ville, la RATP et la VNF, une déchèterie fluviale avait été installée au cœur du quartier des Deux Rives à Paris.

## EXEMPLE

# STRASBOURG

Le centre-ville de Strasbourg, avec ses rues médiévales, ses canaux et ses monuments historiques est un espace urbain bien particulier. Le centre est aussi un lieu névralgique où se concentrent activités économiques et culturelles. Dans cet espace contraint, les activités de livraison à destination des professionnels et particuliers peuvent poser certains problèmes: congestion urbaine, pollution, nuisances sonores...

La ville est en partie propriétaire avec VNF du “**Quai des Pêcheurs**” situé en plein centre-ville. ULS a répondu, en 2019, à un appel à manifestation d'intérêt de Voies Navigables de France qui cherchait un exploitant pour ce quai. ULS pouvait s'appuyer sur d'anciens entrepôts portuaires, en bordure de la ville, qui servent désormais à la préparation des tournées de livraisons.

Les marchandises sont livrées par bateau à partir des entrepôts qui sont situés sur le port de Strasbourg. Ces plateformes permettent le transfert des livraisons routières et ferroviaires vers les livraisons fluviales de marchandises. Les barges qui ont une capacité de 120 tonnes permettent de livrer avec seulement 2 rotations par jour l'ensemble du centre-ville. Les vélos-cargos prennent ensuite la relève dans le centre-ville. Chaque vélo peut transporter jusqu'à 180 kg. Les 15 vélos-cargos d'ULS remplacent quotidiennement 150 camions. Pour les plus gros volumes, ils disposent de camionnettes électriques de 4 à 5 m<sup>2</sup>.

Le principal avantage du service est qu'il permet d'être livré selon les besoins du moment et au rythme de la production. Dans le BTP, par exemple, des pavés ont pu être livrés au fur et à mesure et directement à l'endroit indiqué sur le chantier sans besoin de stockage ou de manutention supplémentaire pour le professionnel. Dans le domaine de la boulangerie par exemple, les boulangers peuvent être livrés plusieurs fois par jour contrairement aux systèmes de livraisons classiques.

Enfin, les restaurateurs sont également des utilisateurs réguliers des services ULS notamment pour la distribution de boissons. Au retour, ils peuvent transporter des cartons de recyclage, bouteilles consignes... La solution trouvée par ULS **permet d'évacuer jusqu'à 48 tonnes de déchets valorisables produits en centre-ville** et en premier lieu par les commerces, les bars et les restaurants.



# INTERVIEW

## avec *Rodolphe Chatard*

Directeur Général URBY -  
SAS EVOL Grenoble & Annecy



### Quel a été le contexte de création d'Urby ?

Tout comme le couloir logistique de la région lyonnaise, Grenoble se trouve dans une cuvette et est donc directement impactée par une pollution stagnante, d'où une volonté politique volontariste sur la thématique de l'optimisation des flux.

Des échanges autour de cette thématique ont donc eu lieu entre la région AURA, Annecy et la métropole de Grenoble dans les années 2014-2015.

La métropole de Grenoble met en place en 2014 un projet de logistique de territoire et lance un appel à manifestation d'intérêt pour une « **organisation plus vertueuse de la logistique** » en partenariat avec la banque des territoires.

Suite à cet AMI, le pôle logistique de la Poste, Géoposte y répond en partenariat avec la Banque des Territoires. L'entreprise EVOL (entreprise de valorisation et optimisation logistique) voit le jour en 2017 et est opérationnelle à partir de 2019.

### Quelle est la spécificité d'Urby ?

Urby apporte une réponse aux territoires, mais surtout aux logisticiens, qui entrent dans le périmètre des Zones à Faibles Émissions. « **Ce n'est plus la peine d'y aller: au lieu de vous embêter, remettez-nous vos colis** ». Tel est l'argument avancé par Rodolphe Chatard.

La stratégie d'Urby est d'installer des plateformes logistiques à proximité des centres urbains, et de proposer le déchargement des colis en quai de réception, l'entreposage et le regroupage dans des véhicules adaptés. Ils desservent tout type de destinataires: particuliers, commerces et entreprises...

« **Ce n'est qu'une déclinaison de ce qui se pratiquait déjà dans les montagnes** », ce qui expliquerait peut-être le berceau du développement de la société.

« **Notre métier c'est de proposer des flottes de véhicules très divers pour répondre au mieux aux différents besoins: vélos cargo, camionnette électrique, VL avec hayon, poids lourd 1t électrique qui permet le chargement de 21 palettes...** »

Les camions sont déchargés la nuit, et les livraisons s'effectuent généralement en matinée, le frais de 10h à 14h. Leur flotte et services s'adaptent à la demande: ils sont en même en capacité de faire la livraison de plateaux-repas pour les entreprises.

L'objectif est de « **permettre aux entreprises de maintenir leur activité au plus près des habitants** » et de réduire ainsi les trajets domicile-travail, soutenir une économie de proximité tout en en réduisant les impacts environnementaux et répondant aux enjeux de santé publique.

À ceux qui disent que cela représente un coût pour une entreprise, il répond: « **si vous deviez remplacer ce service par des investissements dans des véhicules, les frais d'essence et d'assurance, l'organisation des tournées et les frais de personnel, c'est plus avantageux au global!** »

### Où en est le développement d'Urby aujourd'hui ?

À Grenoble même, Urby réalise un chiffre d'affaires d'environ 1 million d'euros, et emploie 14 salariés en temps partiel ou temps plein, avec près de 50 clients très différents dont 5 à 7 transporteurs de la région. Elle connaît une croissance exponentielle de + 50 % de CA / an. « **On est dans l'air du temps** », d'où le soutien favorable des collectivités face à un projet d'installation.

Les centres de mutualisation Urby (CDM) sont en pleine expansion avec des sites dans 23 villes dont 19 métropoles, et se développent notamment sous forme de franchise. C'est une SAS indépendante, dont l'actionnaire principal reste la Poste.



### Leur credo ?

« **Tous les kilomètres parcourus en ville doivent être utiles** ».



# La réglementation : un enjeu d'articulation

## ➤ Construire un cadre réglementaire clair pour les transporteurs

L'une des grandes problématiques de la gouvernance de la logistique urbaine réside dans le manque d'articulation des arrêtés de police réglementant la circulation sur les routes communales, départementales ou nationales. Ses arrêtés limitent en général la circulation et le stationnement des véhicules de livraison en fonction de leur tonnage, des horaires de la journée et des jours de la semaine. Il existe un grand nombre d'arrêtés pris à des échelles locales qui produisent une discontinuité réglementaire d'un territoire à l'autre. Cette discontinuité territoriale rend parfois complexe la compréhension des règles à suivre pour les professionnels.

Dans le cadre de sa relation les collectivités la CMA IDF a pu constater que de manière assez générale les territoires ont pu cumuler un nombre important d'arrêtés au fil des années et éprouver des difficultés pour les identifier ou à les rendre visibles pour les transporteurs. Les entreprises de logistique et les chauffeurs se trouvent ainsi dans l'incapacité de connaître et donc de respecter la réglementation, ce qui ne facilite pas l'optimisation de leurs tournées de livraison.

“

La concertation et l'articulation des règlements communaux constituent donc **un enjeu de premier ordre** pour organiser la logistique urbaine de demain.

”

## ➤ La réglementation comme instrument d'encouragement des modes propres

L'outil réglementaire peut aussi être employé pour encourager certains modes de transport en centre-ville. Ainsi, il est tout à fait possible de permettre une amplitude horaire plus large pour les véhicules de livraison ou des véhicules de professionnels utilisant des énergies propres.

### EXEMPLE

## À STRASBOURG UNE RÉGLEMENTATION SPÉCIFIQUE POUR LA GRAND ÎLE

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018, sur le territoire de la Grande Île, une série d'évolutions réglementaires construites avec les acteurs de la distribution a été mise en œuvre. Des mesures spécifiques ont été mises en place pour **favoriser la circulation et le stationnement des véhicules propres** :

- introduction d'une **heure supplémentaire de circulation et de stationnement des véhicules de livraison pour les véhicules propres** (électriques et GNV) entre 10h30 et 11h30,
- **passage de la fin des livraisons autorisées** pour les véhicules non électriques et GNV de 11h actuellement à **10h30**.



### EXEMPLE

## À NANTES UNE POLITIQUE TRÈS PERMISSIVE ENVERS LES VÉHICULES PROPRES

À Nantes, depuis le 15 septembre 2021, **les livraisons sont autorisées de 4h à 11h30 pour tous les véhicules sauf pour les véhicules à énergie alternative** (c'est-à-dire dont la motorisation est obligatoirement assurée par l'électricité, le gaz naturel ou l'hydrogène) qui ont accès au centre-ville de 4h à 23h.



# La cyclo-logistique : une solution plébiscitée



## La cyclo-logistique, un secteur qui n'arrête pas ses progrès

S'il y a encore quelques années les triporteurs et les vélos cargos étaient des objets plutôt rares dans le paysage urbain. Avec l'accélération des achats en ligne et le souhait, de plus en plus pressant, des collectivités de disposer des moyens de transport moins polluants pour les livraisons urbaines, ce type de véhicules commence à s'imposer comme une alternative sérieuse aux quatre roues motorisés.

Selon les statistiques publiées par la fédération des entreprises de la filière Union Sport&Cycle la **vente des vélos cargo en France avait augmenté de +354 % entre 2019 et 2020 passant de 3 000 à 11 000 unités vendues en un an.**

Le gouvernement a lancé en avril 2021 un plan sans précédent pour favoriser le développement de la cyclo-logistique : « **Le plan national pour le développement de la cyclo-logistique** ».

### Ce plan est basé sur 4 axes :

- **Axe 1:** Favoriser l'accélération des activités de livraison à vélo qui comprend le financement via le dispositif **Coliactiv**<sup>5</sup> et l'accompagnement à la création de structures et leur équipement (12M euros).
- **Axe 2:** Mobiliser les parties prenantes: État, collectivités, assureurs, logisticiens...
- **Axe 3:** Faciliter la cyclo-logistique en ville avec la mise à disposition de locaux pour hubs logistiques à vélo.
- **Axe 4:** Développer l'innovation urbaine et l'open data avec le développement de solutions digitales innovantes et les démarches permettant de générer une connaissance fine et en temps réel des infrastructures vélo dédiées à la cyclo-logistique.

Le dispositif Coliactiv est sans conteste l'une des mesures phare de ce plan. Financé par les CEE<sup>5</sup>, il permet de soutenir la livraison par vélo cargo en réduisant l'écart de coût avec les solutions de livraisons thermiques, grâce à une aide allant jusqu'à deux euros par colis pour les 500 000 premiers en année 1, jusqu'à 1,30 € pour 1,5 million de colis en année 2 et 0,60 € pour les 3 millions de colis en année 3.

À ce jour **4 villes tests peuvent bénéficier de cette expérimentation en contrepartie d'un cofinancement du dispositif:** Angers, Reims, Paris Est Marne et Bois et Grenoble. Dès le mois de juin 2021, toutes villes ayant mis en place une ZFE ou qui en créent une en 2021 sont devenues éligibles au dispositif sous réserve d'apporter un cofinancement: Grand Paris, Lyon, Grenoble, Aix-Marseille, Montpellier, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse.

## ➤ L'immobilier, le talon d'Achille de la cyclo-logistique

Afin de pouvoir rendre possible ces services de livraison à vélo ou vélo-cargo, la présence d'entrepôts urbains est strictement nécessaire. Ces entrepôts urbains servent de relais de proximité aux plus grands entrepôts qui sont situés à la lisière des grandes agglomérations.

Or il n'existe pas en ville actuellement un immobilier adapté. Par ailleurs, la pression foncière que subissent les grandes villes complexifie leur construction par l'initiative privée. Ainsi, plusieurs villes expérimentent l'utilisation d'espaces résiduels de la ville tels que les parkings et autres emplacements de stationnement...

À Paris par exemple la SOGARIS, société privée aux capitaux publics qui est l'un des acteurs majeurs de la logistique, a développé la plateforme P4 sous le périphérique parisien à la lisière du 19<sup>ème</sup> arrondissement de Paris et de Pantin. Cette plateforme très compacte de 800 m<sup>2</sup>, mise en service en 2021, permet d'approvisionner le cœur de l'agglomération. Le hub est aujourd'hui occupé par un transporteur spécialisé dans la livraison écologique du dernier kilomètre.

## EXEMPLE

# DES MICRO-HUBS EXPÉRIMENTAUX EN BOIS SUR LES PLACES DE STATIONNEMENT À PARIS.

La SOGARIS a également développé une expérimentation sur la Ville de Paris avec la création de micro-hubs de cyclo-logistique. Fabriqués en bois et d'une dimension réduite, ils sont conçus pour être installés sur les places de stationnement (rue Réaumur et boulevard Beaumarchais).

Ces hubs facilitent les différentes tâches de la cyclo-logistique: remisage, recharge et préparation des tournées. Ces micro-hubs sont exploités par une société coopérative et participative, ainsi qu'une entreprise spécialisée dans la livraison écologique.

<sup>5</sup> Dispositif des Certificats d'économies D'énergie créée par les articles 14 à 17 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005

## EXEMPLE

# LYON EXPÉRIMENTE AVEC DES PLACES DE PARKING ET DES AIRES DE LIVRAISON POUR LES VÉLOS CARGOS

À Lyon des expériences ont été menées avec l'utilisation de places de stationnement souterrain dans le quartier de la Confluence. Cette ville fait partie d'un vaste programme d'expérimentation mené dans le cadre du programme international LEAD. La ville de Lyon a également créé des places de stationnement spécifiques pour les vélos cargos, par exemple dans le 3<sup>ème</sup> arrondissement.



# La Data pour une meilleure gestion de l'espace public

## ► La data au secours de la logistique

Parmi les images les plus redoutées de la congestion urbaine se trouvent les camions de livraison qui stationnent en double file et bloquent le passage à d'autres automobilistes. Le gabarit étroit de beaucoup de centres-villes historiques n'arrangeant rien à cette difficulté.

En raison d'un manque de données actualisées et fiables, il est difficile pour les collectivités de mesurer l'efficacité du réseau des aires de livraison de la ville. Sont-elles bien situées? Le nombre est-il en adéquation avec les besoins économiques du quartier? Le tissu économique des villes évolue constamment et les besoins en aires de livraison avec, comment ajuster à cette constante évolution l'emplacement et le nombre des aires de livraison? Sans données sur l'utilisation et la fréquentation des aires de livraison il est impossible d'en faire une gestion efficace.

## EXEMPLE

# ARGENTEUIL, VILLE PILOTE POUR OPTIMISER L'UTILISATION DES AIRES DE LIVRAISON

Dans le cadre du projet « Aires de livraison connectées », piloté par l'European Institute of Innovation and Technology (EIT), la ville d'Argenteuil a candidaté pour mener une expérience pilote. Durant un an les aires de livraisons sont reliées à l'application ParkUnload. Des panneaux installés sur les places concernées (une vingtaine) informent les utilisateurs de leurs droits et un QRcode redirige les utilisateurs vers l'application. Les livreurs peuvent ainsi connaître le temps des stationnements restant et les disponibilités dans le quartier pour stationner avec plus de facilité.

Ce dispositif s'accompagne d'un diagnostic du stationnement afin que la ville puisse évaluer leur fonctionnement et réajuster en fonction des besoins. Si cette expérience s'avère fructueuse elle pourra s'étendre à des zones supplémentaires.

## EXEMPLE

# LYON ET SON JUMENT NUMÉRIQUE

La modélisation des villes est l'une des options qui est expérimentée actuellement par le réseau des villes qui adhèrent au projet Lead, dont la ville de Lyon. Mené par 26 partenaires différents à travers l'Europe (universités, centres de recherches, entreprises de logistique) **le projet Lead est géré depuis 2020 par l'EMT** (entreprise municipale des transports) de Madrid. Il a pour vocation de développer et d'optimiser de nouveaux systèmes pour la livraison du dernier kilomètre. C'est l'institut de recherche technologique (IRT) SystemX basé à Lyon qui gère l'architecture globale et technique du système. La base de cette expérience consiste à créer des

« **jumeaux numériques** » qui reproduisent à l'identique une ville pour y intégrer des scénarios.

**SystemX** a commencé par récupérer suffisamment de données statistiques, géographiques, de trafic, de livraison, de logistique afin d'alimenter le système et mener à bien ces simulations. Les données ont été récupérées auprès de la ville et les entreprises partenaires du projet afin de créer des scénarios les plus réalistes possibles. Ce programme est l'exemple même de la nécessité de créer une collaboration étroite entre les partenaires privés et publics afin de générer une masse de données partagées.

# TÉMOIGNAGE D'EXPERT

## Isabelle Baraud-Serfaty

Économiste urbaine, fondatrice de ibicity ([www.ibicity.fr](http://www.ibicity.fr)) et enseignante à l'École Urbaine de Sciences Po, autrice de plusieurs articles sur la gestion du trottoir :



*Le trottoir. La beauté d'une ville, Controverses esthétiques et transition écologique. Pavillon de l'Arsenal, Wildproject - 2021 / Gouverner le trottoir. Revue Esprit. 2021. / La valeur du trottoir à l'heure des transitions écologique et numérique. Cahiers « les rues de demain ». Direction de la prospective du Grand Lyon, sous la direction de Nicolas Leprêtre - 2021.*

### ➤ Les villes sont soucieuses de la congestion qui peut engendrer les livraisons en milieu urbain. Selon vous, quels sont les leviers qui permettraient d'agir sur ce phénomène ?

Les livreurs font partie des multiples usagers d'un trottoir surchargé qui doit faire face à la multiplication d'opérateurs intervenant sur cet espace urbain. En effet, le trottoir est une ressource rare qu'une multitude d'opérateurs convoitent et doivent se partager : il est devenu un enjeu stratégique.

J'entends ici par « **trottoir** » l'espace urbain constitué du trottoir en tant que tel et de la bande de stationnement des véhicules. La plupart des opérateurs sont privés et beaucoup interviennent en dehors de toute relation contractuelle avec la collectivité.

### ➤ Justement, selon vous, la révolution numérique a-t-elle exercé une influence sur les usages de l'espace « trottoir » ?

Avec le smartphone, tous les opérateurs ainsi que les autres usagers du trottoir ont un super-ordinateur dans la poche. À travers des plateformes, il est possible d'accéder à un nombre important d'informations, et souvent en temps réel, sur la situation de la rue et son degré de fréquentation. Ainsi, cette couche informationnelle implique l'interaction de plateformes privées avec l'espace public, ce qui peut parfois provoquer des conflits d'usage.

L'exemple le plus flagrant ce sont des applications de guidage qui dirigent les automobilistes vers des voies urbaines qui ne sont pas dimensionnées pour recevoir un trafic important. Les riverains peuvent ainsi être fortement dérangés par ce surplus de trafic.

La plupart des plateformes et application sont gérées par des entreprises privées que les pouvoirs publics ne contrôlent pas ou très peu. Certains sont des « **super-applications** » ou des agrégateurs de services qui concentrent en une seule application un ensemble de services destinés aux habitants : comme Google et Uber.

Aujourd'hui des applications permettent par exemple de commander une voiture qui va momentanément occuper la bordure du trottoir pour prendre ou déposer un client. Les Anglo-Saxons appellent cela le « **curb kiss** », le vocable « **curb** » désignant la bordure du trottoir et le mot « **kiss** » le fait que le contact avec cet espace est instantané.

C'est une occupation privée du domaine public qui n'est pas sans conséquences sur la congestion des rues, et tout cela est généré par des plateformes qui n'ont aucune relation contractuelle avec la collectivité. Le livreur de chez Amazon qui stationne en bas de l'immeuble le temps de livrer un colis se retrouve exactement dans le même cas de figure.

### ➤ Comment pourrait-on gérer l'ensemble de ces opérateurs pour faire un usage plus raisonné de cette ressource rare qu'est le trottoir ?

Les collectivités ont un véritable rôle à jouer dans la gouvernance de cet écosystème d'acteurs qui interagissent sur ce même espace qui est le trottoir. En Amérique du Nord par exemple, une nouvelle pratique est en train d'émerger, le « **curb management** » qu'on pourrait traduire par la gestion de la bordure du trottoir. Il est important que les collectivités prennent conscience que le trottoir est une ressource rare et convoitée.

Le moment est venu de se mettre au diapason des changements actuels et de développer de nouveaux outils analytiques pour la gestion de la bordure de trottoir. Les collectivités devraient s'emparer du sujet des systèmes d'information et ne pas le laisser entièrement aux mains des plateformes numériques.

Par exemple, la géolocalisation et l'attribution de l'espace de trottoir en fonction du temps et de la période la journée peut faciliter le décongestionnement des centres-villes.



## Chambre de Métiers et de l'Artisanat Île-de-France

72-74, rue de Reuilly - CS0315 - 75012 Paris CEDEX 12

<https://www.cma-idf.fr/>

### Contact:

Xabier IRIONDO – Direction du Développement Économique

**01 47 29 43 63**

[xabier.iriondo@cma-idf.f](mailto:xabier.iriondo@cma-idf.f)



Directeur de la publication: Francis Bussière | Sous la direction de: Jean-Yves Bourgois,  
Samuel Cucherousset et Thomas Cecini

Création graphique: HandiPrint