

# Vers une politique publique en logistique urbaine durable



Colloque Logistique urbaine – octobre 2014

Amélie RANTY



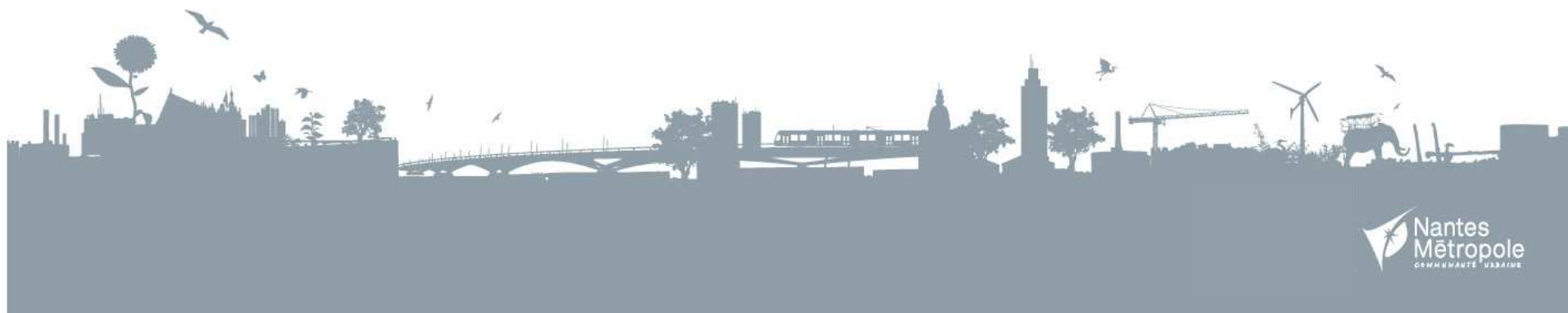
## Éléments de contexte sur le transport de marchandises en ville

- Le transport de marchandises est une **fonction vitale** du fonctionnement des villes, il assure **l'approvisionnement et le dynamisme de la vie économique, commerciale, industrielle du territoire**
- ... **mais dans son organisation actuelle**, il est responsable de **nuisances** fortes : congestion, encombrement de la voirie, pollution atmosphérique, pollution sonore ...
- La distribution urbaine est en pleine mutation avec les **changements de comportement et modes de vie** : achats et livraison via internet, livraisons aux particuliers, retour des surfaces alimentaires de centre-ville, recours au drive
- Risque de **conflit** avec d'autres usages du centre-ville : chalandise, déambulation, circulation, etc.
- Des **solutions innovantes**, durables et économiquement équilibrées peuvent être trouvées et permettre de réduire la présence de poids lourds en ville, tout en dynamisant le centre-ville



## Le transport de marchandises dans l'agglomération, c'est aujourd'hui :

- 300 000 mouvements de marchandises par semaine dans l'agglomération
- dont 60 000 mouvements dans le cœur d'agglomération, très dense
- Une réglementation « marchandises en ville » : livraisons autorisées de 7h30 à 11h30 dans l'hyper-centre, interdiction des véhicules >12t, accès aux aires piétonnes divers selon les acteurs et les marchandises
- Constat partagé : une réglementation « marchandises en ville » qui n'est plus adaptée aux besoins des acteurs économiques, qui manque de lisibilité par sa complexité, qui est mal connue et mal appliquée par les acteurs
- Une profession éparse qui aurait intérêt à se structurer et à mutualiser des moyens pour limiter les coûts
- Des initiatives privées expérimentant des alternatives et des acteurs mobilisés



# Les enjeux de la logistique urbaine et du transport de marchandises en ville

Au-delà de la thématique déplacements, l'organisation du transport de marchandises en ville répond à des enjeux tant environnementaux qu'économiques ou urbanistiques

Dynamisme commercial

Cadre de vie et espace public de qualité

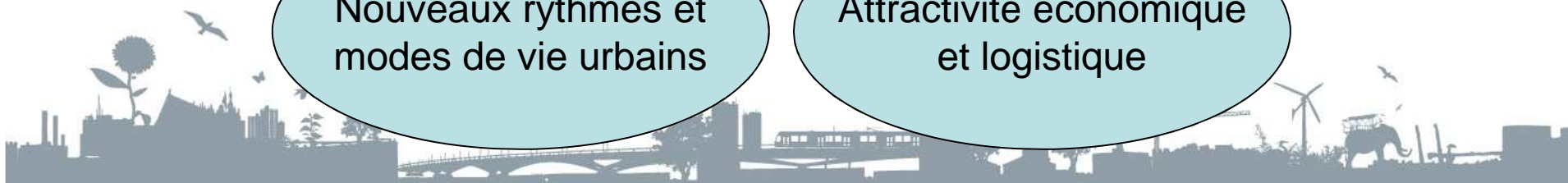
Environnement –  
Qualité de l'air et  
transition énergétique

enjeux

Ville des courtes distances  
Ville de demain

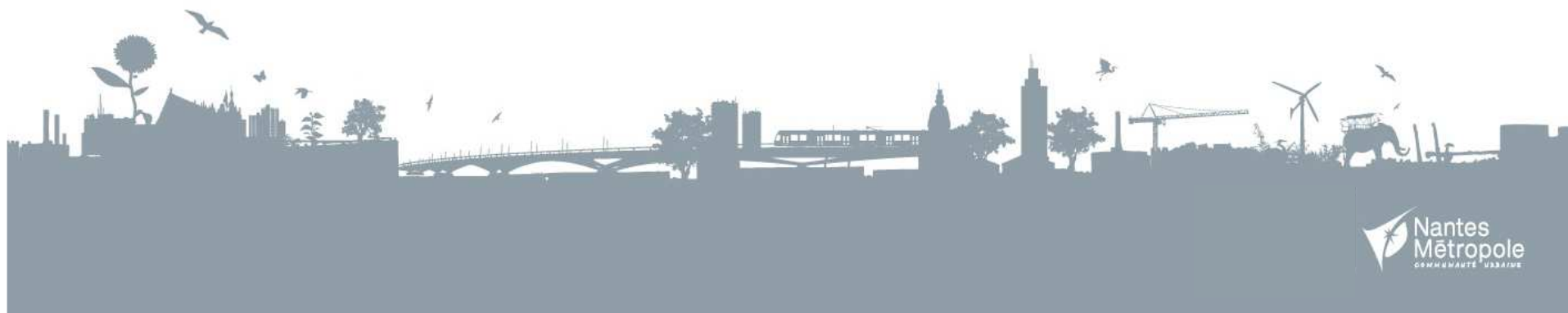
Nouveaux rythmes et  
modes de vie urbains

Attractivité économique  
et logistique



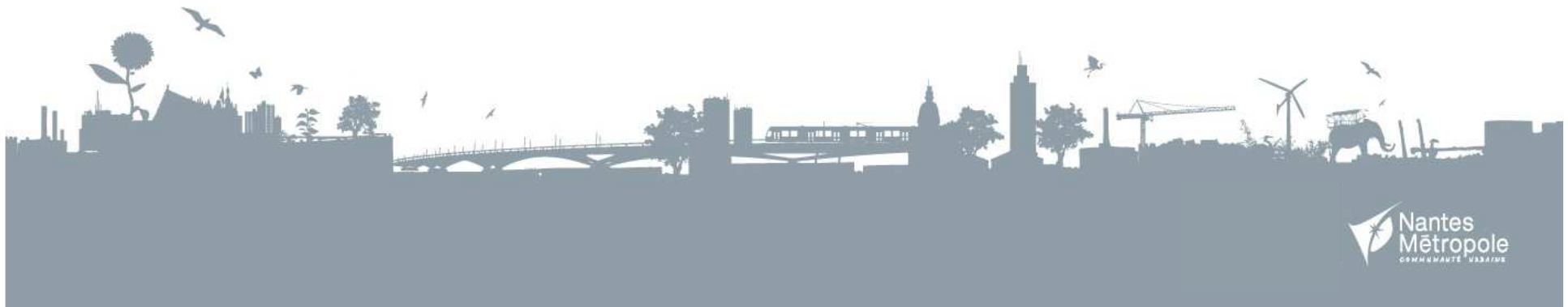
# De manière opérationnelle

- Encourager la transition énergétique des acteurs économiques grâce à une réglementation incitative
- Limiter l'occupation de la voirie par les véhicules de livraison dans le cœur métropolitain et restituer au maximum les espaces aux piétons et chaland
- Rationnaliser et optimiser le trafic poids lourds dans la métropole
- Faciliter l'efficacité économique des acteurs de la livraison
- Accompagner les acteurs économiques dans la mise en œuvre de solutions durables, sans se substituer à eux



## une politique publique qui combine 4 leviers d'actions complémentaires

- Levier réglementaire
- Levier aménagement d'outils logistiques urbains
- Levier animation territoriale, concertation et accompagnement
- Levier planification et urbanisme logistique



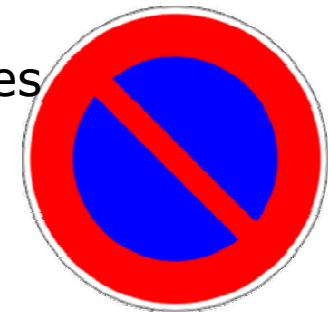
# Levier réglementaire

## Actions réalisées

- Mise en place d'un disque de livraison pour professionnaliser les aires de livraison
- Concertation largement engagée avec acteurs économiques et institutionnels sur la réglementation de demain

## Actions à engager

- Refonte de la réglementation « transport de marchandises en ville » du centre-ville de Nantes
- Contrôle de la réglementation et des livraisons dans le centre-ville
- Coproduire un schéma des itinéraires de convois exceptionnels



Livraisons autorisées  
de 7h30 à 11h30



# Levier aménagement d'outils logistiques urbains

## Actions en cours

→ Penser la Loire et comme une voie urbaine : service fluvial de fret en lien avec le Grand Port Maritime

→ Favoriser le recours aux services et livraisons à vélo sur le dernier km : espace en hypercentre dédié

## Actions à engager

→ Faire émerger avec les acteurs économiques des solutions pour mutualiser le dernier km de livraison du centre-ville de Nantes, en y agrégeant des services associés

→ Mettre en place une logistique optimisée pour la vie des chantiers pour accompagner les travaux des projets urbains





# Levier animation territoriale, concertation et accompagnement

## Actions réalisées

- Animer le groupe de travail « transport de marchandises en ville » piloté par NM depuis 2012, réunissant les représentants des professionnels et des institutionnels
- Accompagner des expérimentations portées par des acteurs du territoire :  
Ex : « Loginwaste, logistique retour malin » par Veolia, véhicules propres
- Expérimentation d'un service de point colis pour les agents de Nantes Métropole
- Étudier les potentiels d'utilisation des stations de compression GNV pour favoriser les véhicules propres

## Actions à engager

- Mettre en œuvre une charte de logistique urbaine partagée par les acteurs économiques en lien avec la nouvelle réglementation
- Faciliter les expérimentations en logistique urbaine durable



# Levier planification et urbanisme logistique

## Actions en cours

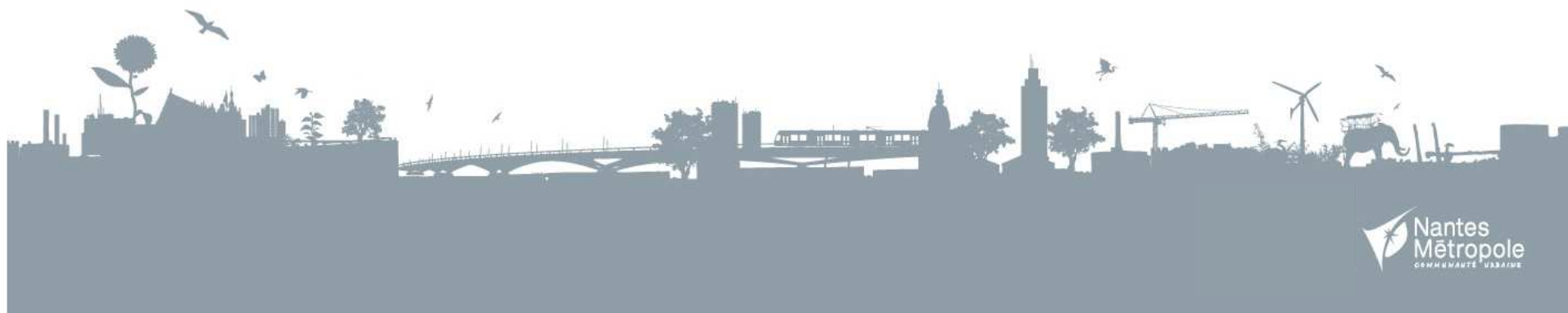
- Intégrer la logistique urbaine dans le futur PLUM (Plan Local de l'Urbanisme métropolitain) pour qu'elle soit intégrée dans la ville de demain

## Actions à engager

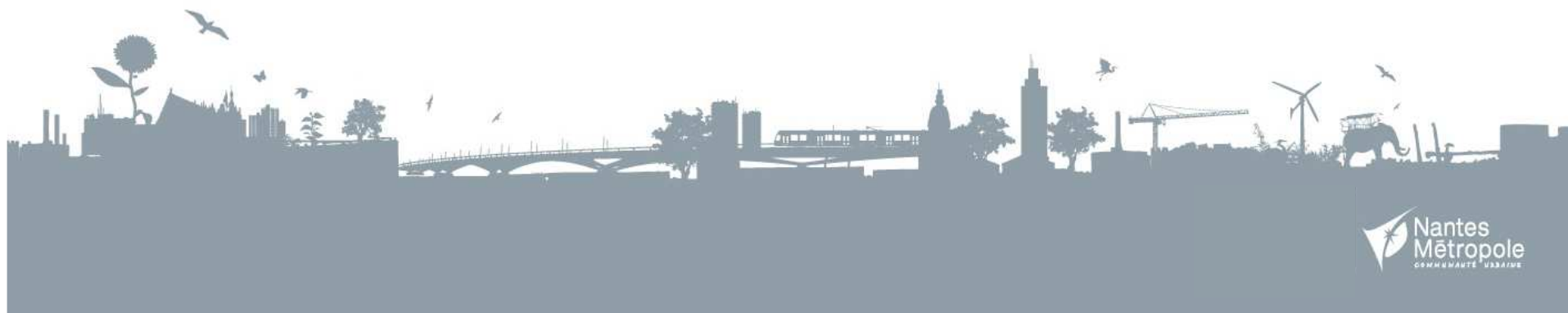
- Intégrer les fonctions de logistique urbaine dans les projets urbains en cours : Ile de Nantes, ZAC des Iles, Bas Chantenay : réserver des surfaces pour développer des solutions de distribution de quartier en RDC, favoriser la livraison en moyens doux ou propres, etc.
- Accompagner le Grand Port Maritime dans la réflexion sur l'émergence d'un chantier de transport combiné sur l'agglomération pour favoriser le report modal des marchandises par voie d'eau et fer
- Mettre en œuvre sur le territoire les actions du schéma logistique du pôle métropolitain Nantes - St-Nazaire : installations fluviales, maintien des potentiels multimodaux
- Intégrer la prise en compte des fonctions de logistique urbaine dans les préconisations d'aménagements



**MERCI DE VOTRE  
ATTENTION**



# ANNEXES



# Les enjeux de la logistique urbaine et du transport de marchandises en ville (1/2)

## **Dynamisme commercial et attractivité économique des centres-villes**

Le commerce de centre-ville nantais est à la fois qualitatif et fragile. Ses modes d'approvisionnement et d'enlèvement, les services proposés aux commerçants pour diversifier l'offre à leurs clients sont des facteurs forts d'attractivité et de rayonnement du centre-ville. L'efficacité du transport de marchandises et ses services associés garantit l'attractivité du centre pour un tissu commercial qualitatif et durable.

## **Cadre de vie et Espace public de qualité : limiter la place du camion en ville et l'encombrement urbain lié**

La mixité des usages des centres-villes et l'apaisement des ambiances urbaines est souhaité notamment par la politique de déplacements. Pour cela, davantage de place est consacrée au piéton et au vélo pour l'agrément du cadre de vie. La présence des véhicules de livraisons s'intègre dans ce système et y est nécessaire. Pour autant, un équilibre doit être trouvé afin de limiter leur présence au maximum, sans entraver la dynamique économique.

## **Respect de l'environnement, Qualité de l'air, bruit et transition énergétique**

Dans sa forme actuelle, l'impact environnemental du transport de marchandises en ville est très lourd (ex : 70% des particules émises et 50% du gazole consommé en ville). Il se fait essentiellement aujourd'hui via des véhicules diesel alors que d'autres organisations ou motorisations sont possibles. Faire émerger des solutions douces et/ou propres de distribution urbaine et de mutualisation des moyens est un vecteur puissant pour améliorer la qualité de l'air en ville, réduire l'impact sonore et pour favoriser la transition énergétique.



# Les enjeux de la logistique urbaine et du transport de marchandises en ville (2/2)

## **Intégration dans la ville de demain, ville des courtes distances**

Les fonctions logistiques d'approvisionnement et d'enlèvement sont des fonctions inhérentes aux activités urbaines. Pour être le moins nuisibles et le plus durables possibles, elles doivent être pensées et intégrées dans la ville, au plus près des habitants. La ville doit intégrer dès les projets urbains, des services ou équipements de distribution de proximité dans les quartiers, afin d'assurer une desserte fine liée aux besoins des habitants.

## **Attractivité logistique et accessibilité de la métropole**

L'organisation des plateformes de distribution, l'accessibilité de l'agglomération et du centre-ville depuis l'extérieur sont un des arguments du choix d'implantation et de pérennisation des activités économiques et des emplois sur notre territoire. Organiser la logistique du territoire et offrir des solutions attractives est un levier pour attirer et pérenniser les activités et emplois sur la métropole.

## **Accompagnement des nouveaux modes de vie urbains (e-commerce, drive)**

Les comportements d'achat évoluent et se diversifient. Le recours à internet, au drive, la multiplication de la livraison à domicile et des point-relais, sont autant de transformations que la ville ne prend pas encore en compte aujourd'hui. La densification de la ville entraîne le retour notamment des commerces alimentaires de moyenne surface en centre-ville. L'évolution des modes de vie pose un défi d'adaptation de la distribution, tant pour les acteurs du transport que pour les services urbains de proximité pour répondre aux besoins de l'habitant.