



# La problématique du dernier Km

# Sommaire

1. **Le dernier km maillon ultime de la distribution urbaine**
  - Etat des lieux, caractéristiques, enjeux
2. **Comment concilier économie et environnement pour la livraison urbaine?**
  - Un engagement collectif pour une responsabilité collective.



# La distribution urbaine et les engagements du Grenelle pour les activités de transport

## Grenelle 1 et loi de finance 2009

3 engagements forts pour le transport de marchandises



- **Réduction 20% GES** avec 2 dispositifs : le calcul et l'affichage des émissions CO<sub>2</sub> et la mise en place d'une taxe carbone
- **25% report modal**
- **Renforcer le tissu urbain**

**2011 : Renforcement du dispositif PPA** *Plan de Prévention de l'Atmosphère*  
avec les **ZAPA** *Zone Action Prioritaire pour l'Air.*

**Le système actuel a vécu car il est facteur de coût, de nuisance et d'impact.**

- La congestion, le trafic, la présence routière, la sécurité des usagers
- Le bruit
- Les rejets polluants
- Le CO<sub>2</sub>

**Les 4 défis cumulés de la logistique urbaine**



# Un secteur à la réalité et l'image paradoxale

Le transport de marchandises a un rôle moteur de développement économique dans la ville, mais ce transport :

- Utilise la moitié du gazole consommé en ville
- Représente 15% des déplacements de l'ensemble des véhicules
- Occasionne 25 % des véhicules/km (occupation de la voirie)
- Majoritairement réalisé en compte propre (>50% des livraisons) avec des véhicules de 3.5T il a un rapport surface/poids transporté pénalisant.
- Introduit un problème de congestion et de santé publique avec 70% des particules, 35% des NOx et un tiers des émissions de CO<sub>2</sub>
- Est économiquement inefficace (20 % du coût total de la chaîne logistique)

Quel que soit le niveau atteint par le report modal dans les années à venir, **le mode routier restera, pour le dernier maillon, le mode prédominant par sa flexibilité, son efficacité et ses avantages compétitifs**

**Le paradoxe : le citoyen refuse ce que le consommateur exige**

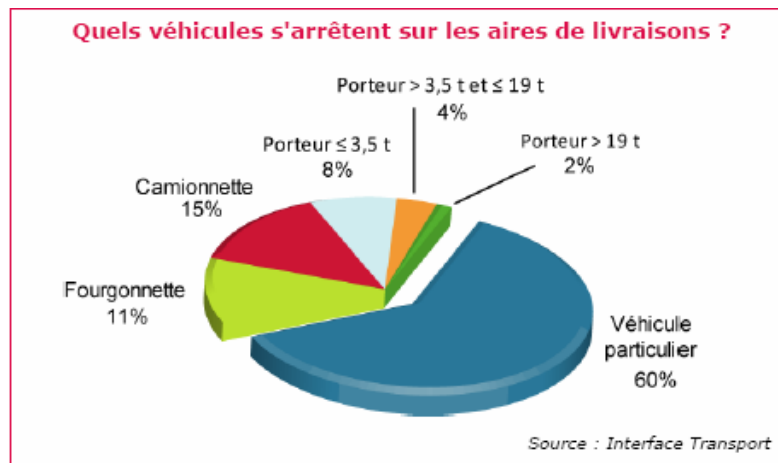
Centres-villes = bassin de vie mais aussi un bassin de consommation.

**Le transport de marchandises ne pourra pas se développer contre l'opinion publique**  
**Importance de réconcilier les habitants des villes avec la logistique**



# État des lieux en matière de logistique urbaine

- Plusieurs livraisons par jour, faible quantité (ex : pharmacies, journaux...)
- Flux tendus en raison du transfert des surfaces de stockage en surface de vente en raison du coût du foncier (ex superette, restauration rapide...)
- horaires de livraisons imposés par les heures d'ouverture des magasins.
- Développement des livraisons à domicile (e-commerce)



- 50% des livraisons sont effectuées avec des véhicules légers (3,5 t) majoritairement entre 8h/11h et 15h/17h

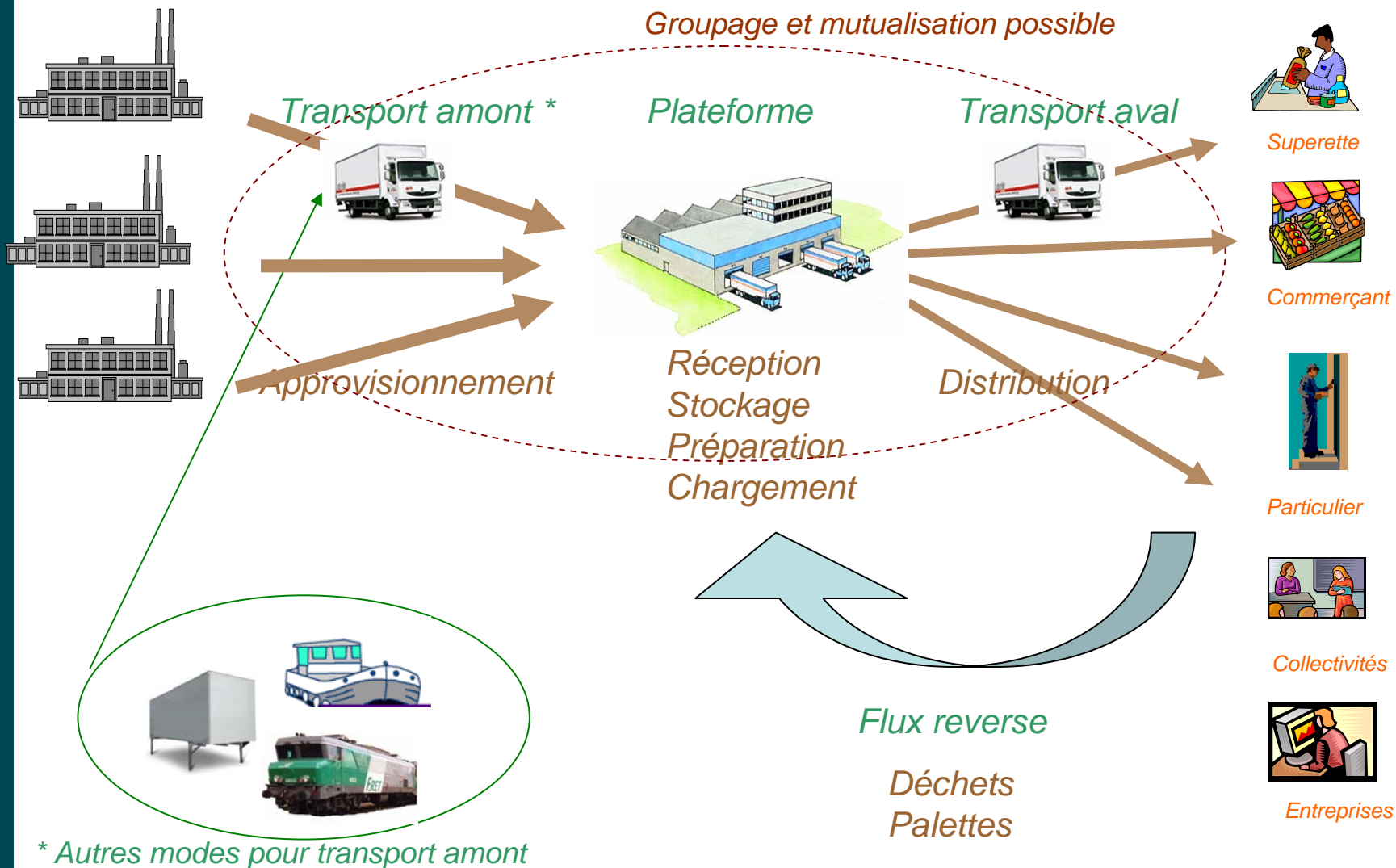
- Occupation des aires de livraison



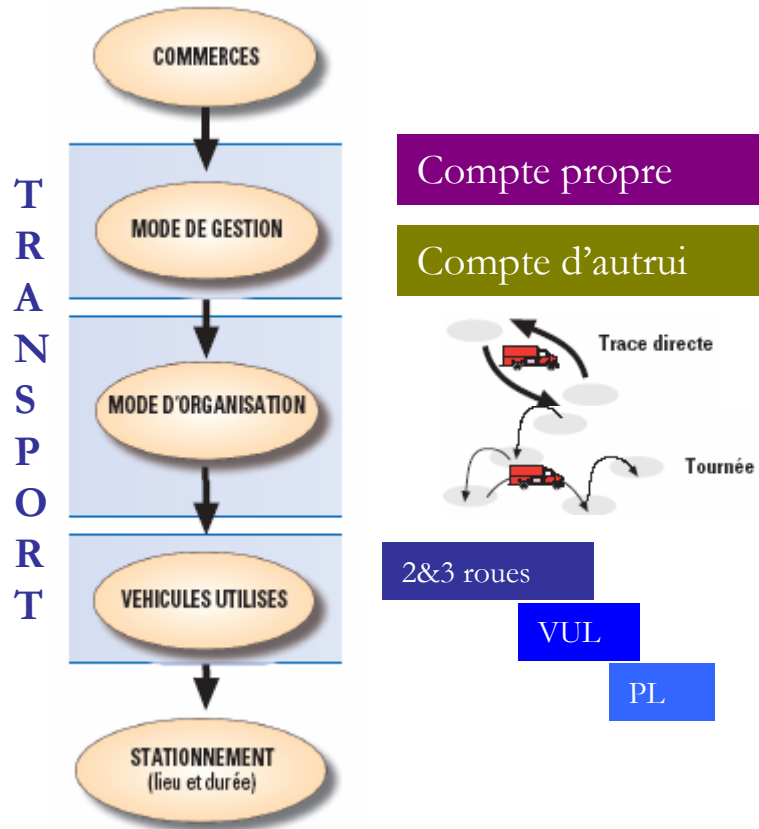
- Hétérogénéité et cohérence des réglementations locales



# Schéma logistique simplifié (Supply Chain)



# Exemple du fonctionnement de la logistique urbaine pour le commerce



En France, chaque jour 101 kg\* de marchandises, dont 89kg acheminées par camion, sont nécessaires en moyenne à chaque habitant.

- 53 kg sont acheminés par les producteurs eux-mêmes (compte propre)
- 36 kg par des transporteurs publics (compte d'autrui).

*\*Ces chiffres sont en hausse avec la croissance de l'e-commerce et du BtoC qui augmente la demande transport.*

L'activité commande le mode de gestion

Le mode de gestion commande le mode d'organisation

Le destinataire et la collectivité imposent les véhicules et les horaires



# L'enjeu: changement de modèle

Raccourcir les distances parcourues au global

Améliorer les performances énergétiques des véhicules

S'insérer dans l'environnement et l'infrastructure (caméléon)

## 1- L'organisation

Promouvoir d'autres organisations pour réduire le nombre de véhicules :

- ✓ Augmenter le taux de remplissage.
- ✓ Mutualiser les livraisons par filières; activités, secteurs (GPA, GMA...)
- ✓ Favoriser le retour de la logistique en centre-ville et les conditions de circulation
- ✓ Étudier les solutions mixtes (voyageurs/marchandises)



## 2- Le véhicule et le dernier Km (Choix approprié du type de véhicule)

Les véhicules, leur motorisation, leur carburant seront adaptés suivant le besoin de mobilité, l'infrastructure et les dispositions de la collectivité pour le partage de la voirie avec le citoyen, les voyageurs.

**Mais attention, la tentation de mettre un seuil trop bas entraînerait une augmentation du nombre de véhicules**

## 3- La gouvernance (concertation, information) le contrôle, les sanctions

La logistique urbaine doit :

- ✓ S'adapter à l'usage par la prise compte des intérêts de tous les acteurs (commerçants, fournisseurs, habitants, élus) et par la concertation mettre en place des solutions innovantes
- ✓ Obtenir le respect des règles de stationnement





# Les 4 catégories d'acteurs \*

## Les acteurs

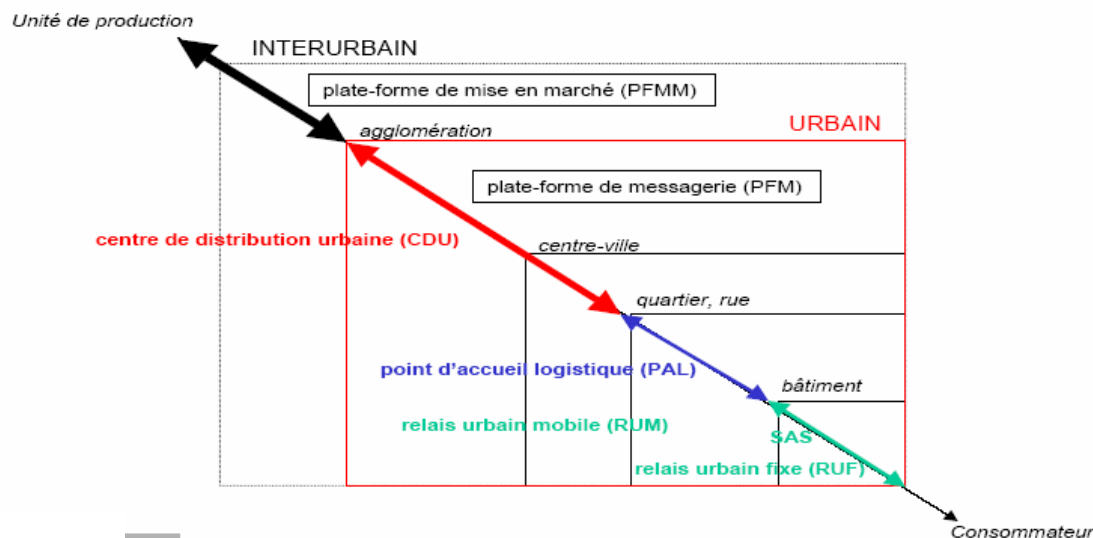
- Le consommateur
- La collectivité
- Les commerçants
- Les transporteurs
- Le citoyen

*\* La diversité des acteurs entraîne des intérêts contradictoires voire conflictuels et des politiques différentes*

## Les 5 variables

- Le foncier
- L'infrastructure
- Les véhicules
- La réglementation, le stationnement
- La livraison et le code du commerce





## Plusieurs questions se posent :

- Quelles sont les conditions nécessaires à l'installation d'un CDU ?
- Quelles sont les évolutions nécessaires de la réglementation (ICPE)?
- Qui va assurer la gestion des CDU ? la responsabilité des opérations (chargement/déchargement)
- A quel endroit doit se positionner l'opérateur ? Interurbain, périurbain, centre-ville ?
- Comment sont gérés la rupture de charge, l'interface entre le transporteur et le CDU ?
- Quel en sera le modèle économique ? Qui payera le coût de la rupture de charge ?
- Qui a la responsabilité du chargement en cas de mutualisation ?

**Le CDU ne doit pas être la solution de tous les maux  
mais la solution économique de la ville**



# Véhicules, carburants / énergie



## Technologie :

Des technologies nouvelles sur les véhicules thermiques, des dispositifs économes (Stop & Start), des motorisations alternatives (hybride/électrique et électrique), la réduction du niveau sonore (certification Piek 59db), des équipements d'assistance et de sécurité routière (usagers vulnérables), de communication avec l'infrastructure (camion communicant sur route intelligente).

Pour être viable la solution électrique nécessitera :

- d'allonger l'autonomie des batteries et de permettre le transport de charges plus importantes,
- de développer le réseau de bornes de recharges dans le cœur de l'agglomération.

## Energie :

L'enjeu est d'améliorer les performances énergétiques des véhicules thermiques existants et d'introduire des énergies alternatives

le GNV, Agrocarburants2 (biomasse), dual fuel mixte carburant avec de l'hydrogène



# Un engagement collectif pour une responsabilité collective

## Les initiatives de l'état et des pouvoirs publics

- Encourager le renouvellement des parcs (prime à la casse) au renouvellement des plus anciens véhicules (compte propre)
- Affecter à la R&D les taxes prélevées sur le TRM et soutenir l'effort de recherche des industriels

## Sensibiliser les collectivités territoriales pour partager et fluidifier la voirie

- Désengorger les grands axes des agglomérations des véhicules non indispensables
- Développer la cohérence des arrêtés municipaux y compris communes limitrophes
- Élargir les plages horaires autorisées pour les livraisons urbaines (véhicule à faible nuisance)
- Utilisation de véhicules de grand gabarit plus vertueux en termes d'occupation de l'espace et de rejets polluants
- Contrôler et sanctionner l'exercice illégal de la profession, identifier les « vrais professionnels »

## Professionaliser l'activité,

- Développer les chartes professionnelles type « bonnes pratiques de livraison » avec l'ensemble des acteurs
- Favoriser, par des conditions d'exploitation préférentielles, les transporteurs les plus performants et respectueux (utilisation de véhicules propres et économes)

## Les initiatives des opérateurs de transport routier

- Une logistique rationalisée (taux de remplissage optimisés et réduction des Kms à vide)
- L'utilisation de véhicules plus propres et plus économes, des énergies alternatives avec une conduite rationnelle
- Un respect du citoyen en livraison.

Charte CO2



## Les initiatives des chargeurs, la fin d'un système standardisé

- Réviser les schémas de logistique industrielle et de distribution. GPA, GMA, Pooling...
- Favoriser le transfert modal quand il est disponible et économiquement efficace







# Merci de votre attention



Luc SERVEAU  
Adjoint au Délégué au Développement Durable et à l'Action Professionnelle  
6, rue Ampère  
75017 PARIS  
LD : 01.44.29.04.16  
Luc.serveau@fntr.fr



*N'imprimer ce mail qu'en cas de nécessité.*

## Quelques références bibliographiques



Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon



Documentation et illustration : Gérardin Conseil, LET, CRET-LOG, Interface Transport, CERTU

