



Groupe de Travail  
Transport  
Sous groupe mobilité  
douce

## **Solutions durables pour la logistique et la livraison de marchandises en milieu urbain dans la région alpine**

**Résumé**

octobre 2014

**Le Comité Permanent de la Convention Alpine définit deux fois par an le mandat du Groupe de Travail Transport. En 2012, en préparation de la Conférence Alpine 2014 à venir, il a identifié en tant que tâche à confier au Groupe de Travail Transport un aperçu des bonnes pratiques et des stratégies relatives à la logistique et à la livraison de marchandises en milieu urbain dans la région alpine et l'élaboration de recommandations en vue de promouvoir la mobilité dans ces régions. Le présent document résume le rapport final préparé par le Groupe de Travail Transport en octobre 2014.**

### **Variété des cadres et des contextes nationaux des villes alpines**

Connaître le cadre juridique et l'organisation des collectivités locales est un préalable à tout travail comparatif et à toute transposition d'un pays à l'autre. La première étape du travail a consisté, pour chaque pays, à présenter brièvement le cadre juridique et les responsabilités à différents niveaux régionaux, ainsi que les documents et programmes pertinents d'aménagement en ce qui concerne la logistique et la livraison des marchandises en milieu urbain. De plus, il est essentiel de connaître le contexte de chaque ville / agglomération pour apprécier la transférabilité des bonnes pratiques. Aussi, le rapport comprend une annexe décrivant le contexte de chaque ville / agglomération concernée par l'étude.

### **Solutions de transport durable pour la logistique et la livraison de marchandises en milieu urbain : recueil des bonnes pratiques**

L'étude s'est concentrée sur les villes alpines : Grenoble, Annecy et Chambéry, Rosenheim, Bad Reichenhall, Garmisch-Partenkirchen, Kaufbeuren, Kempten, Lindau, Aoste, Turin, Come, Trente, Thoune, Bulle et Zizers. Par ailleurs, certaines initiatives mises en œuvre en dehors de ces territoires ont également été recueillies dès lors qu'elles pouvaient être transférées aux villes alpines. Si presque 50 bonnes pratiques ont été analysées par le sous-groupe, ce recueil ne prétend nullement être exhaustif. Il a été difficile de catégoriser les mesures dans la mesure où les bonnes pratiques combinent souvent différents niveaux.

<b>Gouvernance et coopération</b>	Etablissement d'une instance dirigeante, procédures de consultation avec les parties prenantes privées, participation et implication de professionnels (producteurs, transporteurs, détaillants) et des résidents,...
<b>Réglementation et organisation</b>	Restrictions d'accès applicables aux camions fondées sur différents critères (horaires, poids, taille, émissions sonores, pollution atmosphérique, facteur de chargement, type de marchandises), chartes logistiques urbaines,....
<b>Infrastructure</b>	Quais de chargement, espaces logistiques urbains (Zones logistiques urbaines; Centres de distribution urbains; espaces logistiques locaux),...
<b>Urbanisme</b>	Intégration des problématiques de transport et de livraison des marchandises dans les plans directeurs et plans d'occupation des sols, plans de mobilité urbaine spécifiques
<b>Education et information</b>	Information aux entreprises et aux chauffeurs chargés du transport des marchandises (cartes, information en temps réel...), formations à destination des transporteurs de
<b>Gestion des approvisionnements</b>	Groupes de cases de réception, utilisation de véhicules respectueux de l'environnement...
<b>Système de transport intelligent</b>	Systèmes de gestion des flottes ou systèmes de positionnement et de traçabilité, systèmes de contrôle des accès, systèmes de gestion du trafic et d'information...
<b>Outil d'acquisition de données et de modélisation</b>	Enquêtes, données statistiques, analyse des données, modélisations de la demande de transport de marchandises.

## Principaux résultats

Il n'existe pas de différence majeure entre la logistique urbaine des villes alpines et celle des autres contextes urbains, sauf en ce qui concerne les impacts négatifs.

Pour la plupart des villes, on constate un manque de statistiques relatives au transport urbain de marchandises. Les données disponibles sont modestes par rapport au transport des passagers. Les problématiques de transport en milieu urbain sont souvent centrées sur le transport des passagers.

Le potentiel de croissance des livraisons à domicile lié au vieillissement de la population et au développement du commerce électronique ne semble pas être pris en compte.

Plusieurs actions montrent que la coordination du transport de marchandises doit résulter d'une combinaison de mesures incitatives et de restrictions.

Dans certaines villes, le transport de marchandises est perçu comme relevant de la sphère privée et n'impliquant pas l'administration publique. Les effets néfastes du transport de marchandises sont vus comme un problème mineur, comparé aux effets du transport des navetteurs et des passagers.

La coopération avec les acteurs locaux publics et privés apparaît comme un préalable indispensable pour réussir.

Certaines problématiques sont clairement identifiées et par conséquent prises en charge de manière adéquate, tandis que d'autres questions sont véritablement passées sous silence.

## Recommandations

### Développement de partenariats public-privé et promotion de chartes logistiques urbaines durables

La réussite de tout projet logistique passe par la mise en place d'une consultation qui garantira l'efficacité de la réglementation. Une charte de la distribution urbaine permettrait de mener un débat plus efficace avec l'ensemble des parties prenantes et d'élaborer des solutions communes, en encourageant les professionnels à coordonner leurs activités. Le chef de file de la charte peut être la collectivité locale, étant entendu que chaque partie prenante peut se voir chargée d'un projet spécifique.

### Recours à la réglementation pour développer les livraisons sans carbone.

Les restrictions sélectives appliquées aux poids lourds peuvent être un instrument très efficace à court terme. Les critères appliqués sont notamment les suivants : charges effectives, émissions sonores et horaires de livraison restreints. Toutefois, certaines mesures positives peuvent se révéler plus efficaces que les restrictions, comme l'allongement de la plage-horaire de livraison pour les véhicules électriques. Pour pérenniser durablement la stabilité des politiques et obtenir un système efficace de transport urbain de marchandises, il importe que la réglementation urbaine soit harmonisée, normalisée et facile à mettre en œuvre.

### Tenir compte des livraisons dans la conception de l'espace urbain

S'il est compliqué de créer des emplacements de livraison dans les rues existantes en raison de la pression des automobilistes, voire des commerçants, il est plus facile de prévoir et d'affecter le périmètre nécessaire au moment de l'aménagement des rues et des quartiers, ou dans le cadre de nouveaux projets urbains.

### Réaliser des enquêtes spécifiques pour améliorer les connaissances

Les déplacements des passagers font l'objet de très nombreuses enquêtes et études réalisées chaque année. En revanche, peu de données sont disponibles sur le transport des marchandises. Aussi, la réalisation d'études apparaît comme le point de départ de toute analyse approfondie du transport urbain de marchandises (en particulier dans les petites villes), en vue d'évaluer les améliorations potentielles pour la santé, l'environnement et la qualité urbaine, et le développement d'un système efficace de transport urbain des marchandises.

### Préservation des infrastructures non routières et promotion de leur usage

L'éventuelle infrastructure non routière existante doit impérativement être préservée tant il est vrai qu'elle peut se révéler utile ultérieurement. Si elle disparaît, c'est le transfert modal lui-même qui pourrait être amené à disparaître ou à voir son coût de réinstallation augmenter.

### Développement de l'utilisation des vélos cargos

Le vélo cargo est adapté au transport des marchandises, notamment pour le dernier kilomètre. Il peut être utilisé par les transporteurs et les détaillants. L'utilisation des vélos électriques pourrait étendre le rayon d'action des vélos cargos. Il est entendu que l'électricité des vélos électriques doit être produite à partir de sources renouvelables afin d'en faire un service de mobilité durable.

### Préservation des zones logistiques existantes afin d'éviter l'éparpillement des activités logistiques

L'éparpillement des activités logistiques est à l'origine de nombreux problèmes : utilisation du terrain, allongement des distances, partage des routes et congestion du trafic. Il conviendrait de s'assurer que les activités logistiques sont fortement connectées au tissu urbain afin d'éviter autant que possibles les effets externes négatifs susmentionnés. Mais le prix des terrains dans le centre des villes peut s'avérer exorbitant pour les activités logistiques. C'est là le principal défi pour la communauté : ils peuvent « bloquer » l'utilisation de certaines parties de zones de friche à des fins logistiques. Le blocage ou la réservation des terrains peut être réalisée avec les documents de planification.

Le présent document résume le rapport final préparé par le Groupe de Travail Transport . Les experts suivants ont participé à cette étude : Inga Ahrens (DE), Paolo Angelini (IT), Céline Avril (FR), Ueli Balmer (CH), Franziska Borer Blindenbacher (CH), Daniel Chemin (FR, coordinateur), Laura Clergue (Fr), Karl Fischer (DE), Wolfgang Grubert (AT), Veronika Holzer (AT), Ernst Lung (AT), Stefan Marzelli (DE), Nicola Neumeier (DE), Stefanie Pfändler (CH), Thomas Plantier (FR, editor), Zlatko Podgorski (SI), Christian Rankl (AT), Massimo Santori (IT), Claudia Schwarz (DE), Harry Seybert (DE) et Raffaele Vergnani (IT)..