

FICHE TECHNIQUE

La logistique urbaine et la livraison du dernier kilomètre



2) Les enjeux :

Avec le développement du e-commerce ces dernières années et la poursuite de l'urbanisation, la logistique urbaine est devenue de plus en plus complexe, et elle est confrontée à de nombreux défis. Cela est particulièrement vrai pour quatre enjeux principaux:

- ❖ l'enjeu environnemental et sanitaire: Améliorer la qualité de l'air constitue un enjeu fondamental de santé publique. Les transports sont responsables en moyenne de 70 % des NOx et de 32 % des particules fines. Le transport de marchandises contribue à ces émissions à hauteur de 40 % des NOx et de 50 % des particules. La pollution de l'air entraîne 48 000 décès prématurés en France chaque année.
- ❖ l'enjeu sociétal: La crise sanitaire a accéléré ce mouvement, ayant fortement développé la demande de services de livraison à domicile. Les comportements ont changé. La demande est portée sur la proximité, le service, la réactivité.
- ❖ l'enjeu économique: Les boutiques en ligne sont devenues une alternative concurrente à la rue commerçante. Dès lors, comment accompagner la transformation digitale des commerçants de proximité face à la menace que représente l'essor des plateformes numériques pour la survie des commerces physiques?
- ❖ l'enjeu d'attractivité: la logistique urbaine est vitale et doit réintégrer en centre-ville. Ce qui nécessite des actions en matière d'aménagement urbain, de réserves foncières, une anticipation dans les plans d'urbanisme en privilégiant les programmes mixtes logistique.

FICHE TECHNIQUE

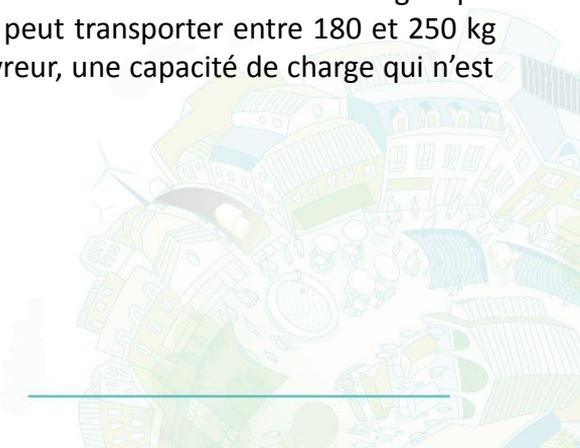
La logistique urbaine et la livraison du dernier kilomètre

4) Expérimentations des villes:

Ville de Paris (75) - multimodalité

La Seine, ses affluents et ses canaux soutiennent le développement économique de la ville. Le volume de marchandises transportées dans son bassin fluvial est énorme chaque année, avec plus de 20 millions de tonnes de marchandises. Au cours des dernières décennies, le transport fluvial sur la Seine couvre de nombreux champs d'actions, la logistique urbaine, les secteurs de la grande distribution, de la messagerie et du commerce électronique, offrant une solution plus respectueuse de l'environnement pour le dernier kilomètre en la combinant avec des modes plus légers (ex: vélos-cargos à assistance électrique).

Fludis, une entreprise spécialisée dans la logistique urbaine, utilise des bateaux électriques et une flotte de vélos-cargos pour approvisionner le centre de Paris avec une solution logistique innovante qui atteint 100 % zéro émission. Un seul vélo peut transporter entre 180 et 250 kg chaque tournée, soit environ 1 tonne par jour pour un livreur, une capacité de charge qui n'est pas anodine.



FICHE TECHNIQUE

La logistique urbaine et la livraison du dernier kilomètre

4) Expérimentations des villes:

Ville de Paris (75) - multimodalité

Le projet de Fludis est encore en phase expérimentale à l'heure actuelle.

Cette expérimentation montre le potentiel des voies d'eau pour le transport de marchandises, d'autant plus que la plupart des villes européennes sont traversées par des rivières, ce qui nous permet d'anticiper le développement d'une logistique fluviale efficace pour les villes à l'avenir.



FICHE TECHNIQUE

La logistique urbaine et la livraison du dernier kilomètre



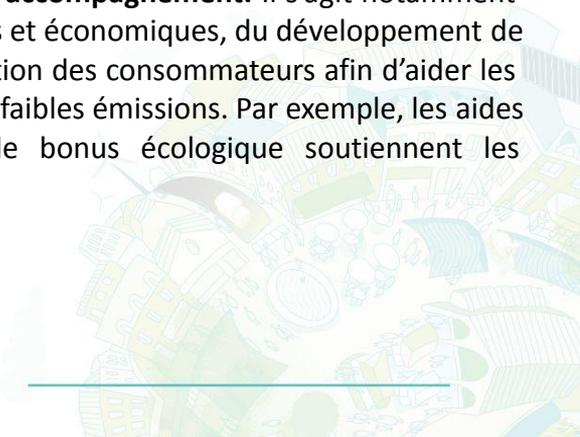
4) Expérimentations des villes:

Ville de Grenoble (38) - mesures réglementaires

Une zone à faibles émissions (ZFE) est une zone urbaine où la circulation des véhicules très polluants est restreinte. Dans les ZFE, les véhicules plus polluants ne sont pas autorisés à circuler ou doivent payer plus cher pour y accéder. Le système de ZFE est utilisé par les autorités locales comme mesure de réduction de l'exposition à la pollution de l'air afin de respecter les normes de qualité de l'air de l'Union Européenne.

La désignation de zones à faibles émissions dans les villes doit être appuyée par un cadre juridique. Par exemple, en 2015, la loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte autorise les collectivités locales à désigner des Zones à Circulation Restreinte (ZCR) pour réduire la pollution de l'air. Grenoble est l'une des premières villes de France à déployer des ZCR.

La Métropole adopte également **une série de mesures d'accompagnement.** Il s'agit notamment de réglementations sur les véhicules, d'incitations fiscales et économiques, du développement de réseaux d'infrastructures de recharge et de la sensibilisation des consommateurs afin d'aider les habitants concernés à passer à des modes de transport à faibles émissions. Par exemple, les aides de l'État telles que la prime à la conversion ou le bonus écologique soutiennent les professionnels dans le remplacement de leur véhicule.



FICHE TECHNIQUE

La logistique urbaine et la livraison du dernier kilomètre



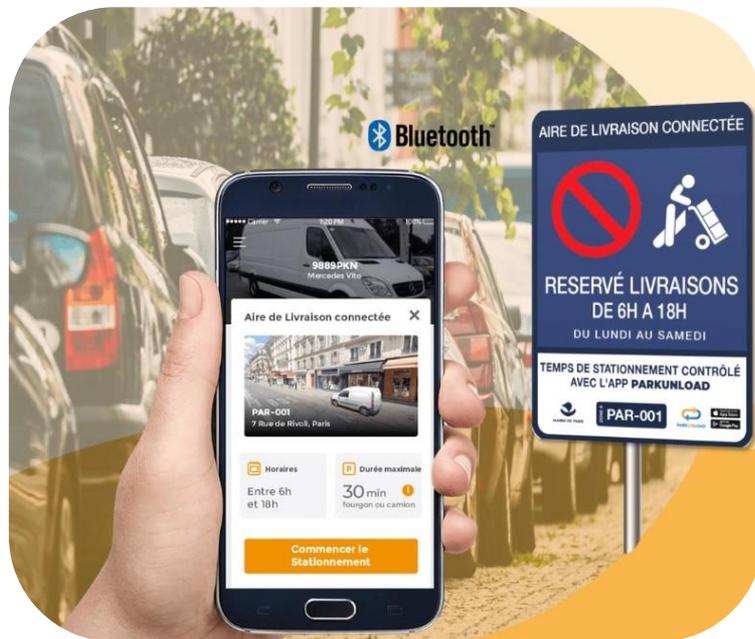
centre-ville
en mouvement

02 22 22 22 22

4) Expérimentations des villes:

Ville d'Argenteuil (95) - nouvelle technologie

Dans le cadre du projet S+LOADZ 14 , Argenteuil commence à expérimenter des solutions de stationnement numérique dans son centre-ville en 2022. En téléchargeant le logiciel Parkunload, les particuliers et les professionnels peuvent connaître en temps réel les places de stationnement libres, et la réservation d'une place permet de stationner gratuitement à l'emplacement de livraison pendant 30 minutes. Les aires de livraison sont ouverte 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.



© argenteuil.fr

FICHE TECHNIQUE

La logistique urbaine et la livraison du dernier kilomètre

4) Expérimentations des villes:

Ville de Toulouse (31) - centre de distribution urbaine

La ville, qui est en collaboration avec le groupe La Poste, a aménagé un entrepôt de colis derrière le Capitole, au cœur du centre-ville. Les vélo-cargos sont utilisés pour la livraison du dernier kilomètre. Plus les entrepôts sont proches de l'utilisateur, plus la livraison est rapide, plus le dernier kilomètre est efficace et moins les impacts négatifs de la livraison sont importantes.

Par ailleurs, le triporteur à assistance électrique est équipé d'une caisse d'un mètre trois pouvant transporter jusqu'à 100 kilos de colis. Il peut circuler dans les rues de centre-ville grâce à son poids léger et sa taille compacte.



© ladepêche.fr



centre-ville
en mouvement

03 20 20 11 11 - 03 20 20 11 11

FICHE TECHNIQUE

La logistique urbaine et la livraison du dernier kilomètre



centre-ville
en mouvement

03 20 22 11 11 - www.cvm.org

4) Expérimentations des villes:

Ville de Bayonne (64) - participation des acteurs

Depuis la création d'un espace logistique urbain (ELU), la ville se concentre sur les livraisons décarbonées. Un appel d'offres a été lancé pour la mise en place d'un système propre de livraison du dernier kilomètre dans l'hypercentre, qui a finalement été remporté par Hemengo Erlea en 2014. L'entreprise utilise une flotte de véhicules électriques, dont deux triporteurs, pour assurer les livraisons en centre-ville. L'hypercentre est piétonnier et la circulation y est interdite. Les véhicules de livraison ne sont autorisés à entrer qu'à certaines heures.

Par ailleurs, non seulement la ville envisage d'étendre le périmètre interdit aux véhicules de livraison, elle souhaite aussi encourager les transporteurs à utiliser les véhicules plus propres. Par exemple, la municipalité étudie actuellement la possibilité de produire du biogaz à partir de l'usine de retraitement des déchets. Ce biogaz servira à alimenter les véhicules.



© taldea.eus

FICHE TECHNIQUE

La logistique urbaine et la livraison du dernier kilomètre

Pour aller plus loin...

Un livret publié par la Chair Logistics City intitulé *“Welcome to logistics City”* permet de s’intéresser à différentes initiatives innovantes, notamment des hôtels logistiques. Vous trouverez ce document sur ce [lien](#).

