



demain MON TERRITOIRE



— IDÉES ET SOLUTIONS...



ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Energie



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR,
DE LA RECHERCHE
ET DE L'INNOVATION

Une opération soutenue par :

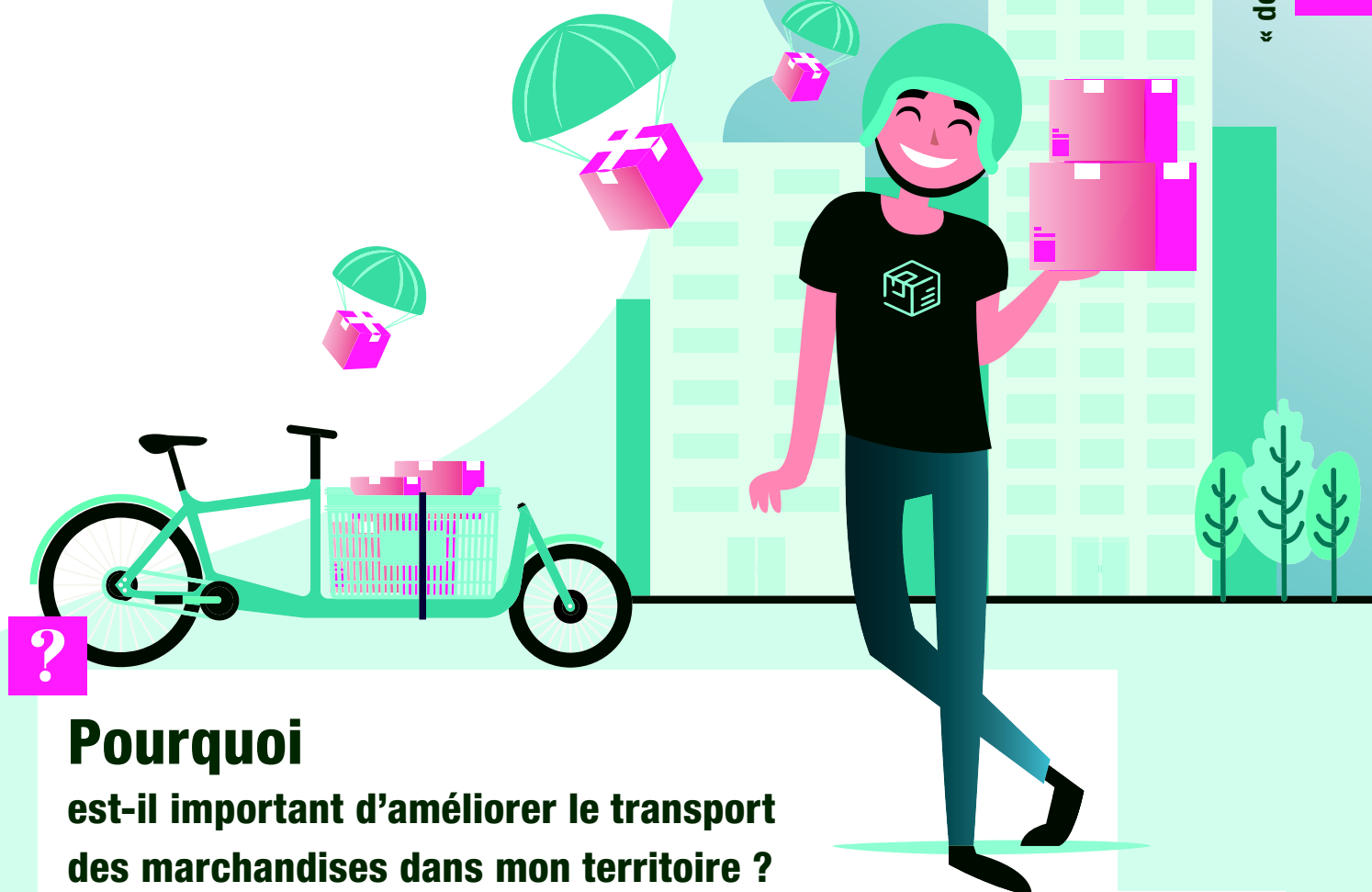


Livrer

plus propre

« demain MON TERRITOIRE »

Logistique urbaine



?

Pourquoi est-il important d'améliorer le transport des marchandises dans mon territoire ?

Qu'il s'agisse de livrer les commerces ou les particuliers, la livraison est devenue un élément central d'organisation des transports. Source de facilité et de gain de temps pour les particuliers ou synonyme de gains de place pour les commerçants qui peuvent réduire les stocks, elle participe au dynamisme et à la vitalité de mon territoire mais a également d'importantes conséquences négatives : pollution atmosphérique, émissions de gaz à effet de serre, consommation d'énergie fossile, bruit, accidents, encombrement des rues, etc.

Le développement de nouveaux modes de consommation, notamment du e-commerce, entraîne une inflation des flux de marchandises, et donc du transport. Il faut repenser cette activité centrale au cœur d'une ville, réduire son impact sur l'environnement et la santé, et améliorer le cadre de vie des citoyens. Parce qu'elles peuvent proposer un autre cadre réglementaire sur la circulation en ville et accompagner la création d'infrastructures logistiques appropriées, les municipalités doivent s'emparer de la problématique des livraisons.



Une opération soutenue par :





Comment faire ?

- **Au préalable, on réalise un état des lieux.** La cartographie des flux de marchandises - quantité, nature, type de véhicules utilisé, professionnels concernés - est nécessaire pour une bonne compréhension du sujet sur son territoire. On mène une concertation avec les différents acteurs : transporteurs, clients chargeurs, commerçants et citoyens.
- **L'accès au centre-ville et la gestion du stationnement** sont deux prérogatives intéressantes des territoires pour changer la donne. On limite les livraisons aux heures de pointe ou on les encourage tôt le matin ou tard le soir en mode silencieux. Des aires sont réservées pour le déchargement de marchandises à certaines périodes de la journée, et ouvertes aux particuliers le reste du temps.
- **On favorise les pratiques alternatives de transport**, comme les vélos cargos, tripoteurs, tricycles électriques. On sensibilise les entreprises sur l'enjeu du « dernier kilomètre » et on les incite fortement à utiliser des véhicules à faibles émissions : horaires dédiés, places prioritaires pour se garer, possibilité d'emprunter des voies réservées...
- **Et pourquoi pas expérimenter la livraison à triporteur ?** Ou envisager de recourir à la voie navigable qui traverse ma commune ? Ou emprunter une ancienne voie ferrée ? Ou dédier une partie de rame de tram hors horaires de pointe pour transporter des colis de la périphérie au centre-ville ?

- **On accompagne la création de centres de distribution urbains** sur des friches industrielles, à proximité de gares, dans des parkings souterrains dès leur construction... en mobilisant du foncier. Le but ? Permettre aux transporteurs « classiques » de s'approcher du cœur de ville sans y entrer. On favorise ensuite l'émergence d'un système propre de livraison sur le « dernier kilomètre ».

Une charte pour faire ses premiers pas en logistique urbaine durable

Le cadre national pour les chartes d'engagement volontaire de logistique urbaine durable est piloté par l'ADEME et le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. La charte est une méthodologie, complétée par une « boîte à outil », destinée aux collectivités.

La démarche permet de les accompagner dans la construction d'un programme d'actions pour organiser la mobilité des marchandises sur leur territoire.

chiffres clés

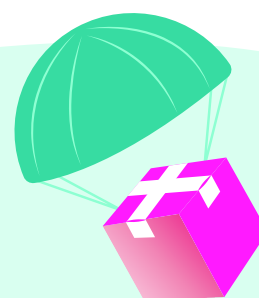
%



86 %

des transports de marchandises se font par la route en France.

(ADEME)



25 %

du CO₂ émis en ville est dû au transport de marchandises.

(ADEME)

50 %

du Diesel consommé en ville est utilisé pour des livraisons.

(ADEME)



Ils le font déjà !

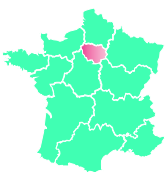


**Métropole
des Pays-
de-la-Loire**

**303 000
habitants**

Service de réception des colis personnels des agents sur le lieu de travail.

Ceux-ci sont réceptionnés par le personnel d'accueil et placés dans des consignes sécurisées. L'idée est de limiter l'impact des livraisons liées aux achats sur Internet. Et notamment lorsque les livreurs ne trouvent personne à domicile, ce qui entraîne un second passage, et donc des kilomètres parcourus supplémentaires et un surcroît de pollution.



**Quartier
Parisien**

**195 700
habitants**

Un réaménagement qui a intégré la question de l'approvisionnement grâce à une « halle multimodale » construite sur un ancien site ferroviaire.

Les biens à destination des surfaces alimentaires et des magasins d'habillement, ainsi que les colis pour les particuliers ou les entreprises, y seront acheminés par train à partir de deux plateformes installées en périphérie. Ils seront ensuite livrés dans le quartier par des véhicules respectueux de l'environnement. À la clé, ce sont 44 000 poids lourds en moins sur les routes d'Ile de France, avec une réduction attendue de 1 500 tonnes de CO₂.

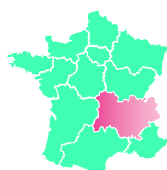


**Ville de
Nouvelle-
Aquitaine**

**75 700
habitants**

Mise en place d'un centre de distribution urbain, plateforme de 700 m² à la périphérie, pour réduire les pollutions et la congestion dues aux livraisons dans son centre.

La gestion a été confiée à une entreprise, via une délégation de service public. Le transport des marchandises aux professionnels comme aux particuliers est assuré par des véhicules électriques, dont deux frigorifiques. La nouvelle organisation a permis une économie de 105 tonnes de CO₂ depuis 2001, une réduction de 3 heures de circulation par camion et par jour pour les transporteurs et une nette diminution du bruit et de l'encombrement aux abords des commerces.



**Métropole en
Auvergne-
Rhône-Alpes**

**519 834
habitants**

Signature d'un partenariat avec un grand acteur de la livraison pour développer des solutions de logistique urbaine innovantes et durables.

Concrètement, les transporteurs engagés pourront déposer leurs colis dans un entrepôt en proche périphérie. Ensuite des véhicules à faibles émissions se chargeront de les livrer aux clients professionnels ou dans des consignes à colis placées dans les espaces publics.

Enfin, un travail collaboratif est mené avec d'autres logisticiens pour créer un ou plusieurs centres de mutualisation. De son côté, la Métropole s'est engagée à mettre en place une réglementation du transport de marchandises offrant des plages horaires de circulation plus larges pour les véhicules à faibles émissions et encourager le déploiement d'un réseau de stations GNV.

1 fois sur 2

le livreur d'un achat fait par un particulier sur internet trouve **porte close**.

(ADEME)



Futur(e) élu(e), je peux...

- Promouvoir des modes de transports** meilleurs pour la qualité de l'air et moins bruyants pour la livraison des marchandises.
- Organiser une concertation avec commerçants, professionnels et citoyens** pour développer de bonnes pratiques d'utilisation de la voirie, avec des horaires dédiés ou l'utilisation de petits véhicules par exemple.
- Favoriser la mise en place de centres de distribution urbains, plateformes logistiques** en périphérie pour optimiser la livraison en centre-ville.
- Encourager les opportunités multimodales** (fluvial, fret).



EN SAVOIR PLUS ET PASSER À L'ACTION :

www.demain-mon-territoire.ademe.fr