

## La desserte des marchandises, noyau dur de la circulation routière en ville

Les enjeux urbains du transport de marchandises sont fortement liés aux impératifs de l'économie mondiale ; livraisons en flux tendu et réduction des stocks en sont les maîtres mots. Les collectivités locales sont alors amenées à favoriser l'accessibilité routière et l'implantation d'espaces logistiques performants.

Dans le même temps, les conditions de livraison en zones denses deviennent plus difficiles du fait de la congestion de la voirie. Les envois légers, réalisés en tournées complexes à l'aide de petits véhicules, se multiplient.

En moyenne, un emploi génère une livraison-expédition par semaine. Mais il faut ajouter le transfert des déchets urbains, les chantiers, les déménagements..., sans oublier l'approvisionnement des ménages par eux-mêmes : 10% des déplacements sont relatifs aux achats et effectués pour moitié en voiture.

Au total, les transports de marchandises ainsi définis représentent environ 20% du trafic urbain. Il faut ajouter l'encombrement par les livraisons en double file dont l'impact sur la circulation en zones denses est très important.

En agglomération, hors transit, la part du transport de marchandises dans la pollution automobile atteint à certaines heures 50% des émissions des particules, le tiers du NOx et du SO<sub>2</sub>, le quart du CO<sub>2</sub> et 10% du CO. En Ile-de-France, les poids lourds consomment 46% du gas-oil, soit 22% des carburants. Ces quelques chiffres montrent l'importance des enjeux économiques et environnementaux de l'approvisionnement urbain.

Dans un secteur fragilisé par des coûts croissants et des conditions de livraison de plus en plus difficiles, ce constat est préoccupant en termes de développement durable. Afin de donner quelque chance de

réussite aux mesures envisageables, les contraintes et les rapports de force qui animent les nombreux acteurs de la logistique urbaine doivent être mieux connus. Chargeurs, donneurs d'ordre, opérateurs de transport, aménageurs doivent être associés pleinement au choix des mutations qu'il faudra tôt ou tard envisager. Trois types d'actions complémentaires peuvent être menées :

■ **Urbanisme.** La densité d'activité joue, comme pour la mobilité des personnes, un rôle important dans la réduction des kilomètres parcourus pour les livraisons. Un urbanisme commercial de proximité bien pensé peut inciter à la réduction de l'usage de l'automobile. Les plates-formes ferroviaires situées en zones denses peuvent accueillir des centres de distribution urbains favorisant l'intermodalité.

■ **Logistique.** Des modes de traction moins polluants sont expérimentés. Le développement de centres de distribution, combiné à une organisation coopérative des opérateurs de transport, permettrait une meilleure répartition des aires de distribution et l'optimisation des tournées. De nouveaux équipements – rampes, sas, matériel embarqué – faciliteraient l'accessibilité des établissements et réduiraient ainsi les durées d'arrêt des véhicules.

■ **Réglementation.** Les lois récentes – LAURE, 1996 ; SRU, 2000 – posent pour la première fois un cadre d'action de la collectivité : harmoniser les réglementations dans le cadre des PDU, inscrire aux PLU (plans locaux d'urbanisme) l'obligation pour les nouvelles activités d'aménager des espaces de livraisons, favoriser l'accès aux véhicules «propres», sont autant de leviers pour atteindre un objectif de développement durable des espaces urbains.

**Jean-Louis Routhier**

*Laboratoire d' Economie des Transports*