

COMMISSION MOBILITES

COMPTE-RENDU DU 14 AVRIL 2021

ELUS REFERENTS :

Monique BOURDIER, Maire de Bouleurs (77)
Jean-Baptiste HARMONIC, Maire de Villepreux (78)
Grégoire de LASTEYRIE, Maire de Palaiseau (91)

SUJET

Comment améliorer la logistique du fret routier pour nos communes ?

CONTEXTE/ACTUALITE :

Si on parle beaucoup des transports en commun et des mobilités douces pour désengorger le trafic routier francilien, on s'intéresse bien plus souvent aux habitants et à leurs trajets individuels qu'aux transports des marchandises. Or, ils représentent une part importante des flux de mobilités et occupent largement les routes, les rues notamment au moment de la livraison.

Le fret routier peut représenter de nombreuses problématiques pour nos communes : entre enjeu de stationnement, encombrement du trafic, pollution de l'air et nuisances sonores, en passant par la déviation par l'application Waze de véhicules de fret sur des routes non appropriées à cette fréquentation et à cet usage. L'arrivée de ces marchandises est pourtant essentielle à la vie économique de nos collectivités, et notamment de leur centre-ville.

Au cœur d'un pays centralisé, où tous les axes routiers et ferroviaires sont dirigés vers la région capitale, l'Île-de-France voit beaucoup de marchandises circuler sur son territoire que ce soit à destination de ses communes comme pour le reste du territoire notamment européen. De plus, Paris et sa proche banlieue font face à une situation particulière : le foncier étant particulièrement cher, les magasins ont de petites surfaces et disposent d'un espace de stockage relativement restreint. Ceci implique une logistique des marchandises plus complexe avec des livraisons très régulières. En effet, les sites logistiques en zone dense se font rares et s'opère donc un report de leur implantation vers la grande couronne. Cela induit nécessairement un allongement des distances de transport, et donc des externalités négatives pour le trafic et l'environnement.

En outre, depuis ces 10 dernières années et encore davantage depuis la crise sanitaire, le commerce en ligne a explosé, bouleversant ainsi les formes traditionnelles de commerce et par conséquent la logique du transport des marchandises.

COMMISSION MOBILITES COMPTE-RENDU DU 14 AVRIL 2021

Les chiffres clés du fret en Île-de-France¹ :

375.000 emplois en Île-de-France.

90 % des marchandises transitent par la route, 6 % par le mode fluvial, 4 % par le rail.

400 km de bouchons par jour en moyenne en Île-de-France.

La logistique occupe **17 millions de m²** d'entrepôts soit l'équivalent des bois de Boulogne et de Vincennes réunis. Les deux tiers se situent en grande couronne.

OBJECTIFS :

- Comprendre les outils à la disposition des communes qui permettent de réguler le fret routier et d'en améliorer la logistique.
- Partager les retours d'expériences des communes en termes de difficultés et solutions sur les sujets de fret routier.
- Réfléchir au sujet du fret routier et sa logistique de manière plus globale afin qu'il impacte moins l'échelon local.
- Voir comment coopérer entre communes afin de rendre plus efficient et cohérent le fret routier

LES INTERVENANTS :



Lydia MYKOLENKO, Institut Paris Région

PhD en géographie économique, en charge des études sur le transport de marchandises et la logistique au sein du département Mobilité et Transports.



Jérôme LIBESKIND, fondateur de Logicités

Lauréat de l'AMI fret de la Région Île-de-France, dans le cadre du projet de base de données commune pour les arrêtés de circulation et de stationnement en Île-de-France (B.A.C. IDF)

¹Source : <https://www.iledefrance.fr/laction-regionale-pour-le-fret-et-la-logistique-en-ile-de-france>

COMMISSION MOBILITES COMPTE-RENDU DU 14 AVRIL 2021

POINTS PRINCIPAUX DES INTERVENTIONS ET DES ECHANGES :

- **Introduction de la séance par les élus référents :**

Monique Bourdier remercie tous les participants à cette commission pour leur présence. Elle souligne que le fret routier est un sujet important dans la mesure où les problèmes liés à la livraison peuvent impacter les communes : par exemple, les camions bloquent souvent les transports en commun et la circulation. Dans les petites communes, le problème majeur est celui des déviations sur des routes inappropriées engendrées par l'application Waze. Cela peut en effet causer des dégâts conséquents, notamment sur les bâtiments anciens du fait des vibrations provoquées. Les frais liés à l'emprunt de ces routes inappropriées sont élevés : plus les camions passent, plus la chaussée est dégradée et donc plus vite il faudra y faire des travaux, sans parler des nuisances sonores ou de la pollution. Pour toutes ces raisons, il sera intéressant d'avoir les retours d'expérience de chacun car sans doute tout le monde n'a pas la même perception. Le contournement d'un village n'est pas toujours possible ni même prévu. Comment faire à une époque où les livraisons sont de plus en plus nombreuses sur nos territoires ?

- **Intervention de Lydia Mykolenko, Département Mobilité et Transports, Institut Paris Région :**

L'Ile-de-France est la première région logistique française et comprend plus de **20 millions de m² d'entrepôts**, dont la plus grande partie se situe en grande couronne. L'arc logistique francilien va du nord-est jusqu'au sud-est et a guidé l'implantation des entrepôts. Le territoire du grand ouest en est pour l'instant presque dépourvu, mais il se caractérise pour autant par un puissant axe industrialo-logistique sur le corridor Seine.

Aujourd'hui, la demande logistique est double : elle porte à la fois sur de **très grands entrepôts d'une taille supérieure à 50 000 m²** demandés par la grande distribution et les acteurs du e-commerce, mais elle porte également sur de **plus petites surfaces au cœur de l'agglomération au plus près du citoyen**, accentué par le développement du e-commerce et par la crise sanitaire. Si la demande en gros entrepôts est satisfaite en grande couronne et dans les départements limitrophes à l'Ile-de-France, les entrepôts de plus petites surfaces ont plus de mal à s'implanter, ce qui représente un enjeu majeur. Cela induit en effet un rallongement des distances à parcourir.

Au sein de toute cette organisation, le plus déterminant est aujourd'hui est **la progression du e-commerce**. La demande en e-commerce a en effet explosé au cours des dernières années et se développe à un rythme très rapide : en 2020 à l'échelle française, le e-commerce représente plus de **13% des ventes de détail** (contre 9,8% en 2019) et plus de **800 millions de colis livrés par an**. Les spécialistes estiment que ces volumes doubleront à l'horizon 2030, et donc les livraisons aussi. Toutes les communes, surtout les plus grandes mais également les plus petites, génèrent des mouvements de livraison.

COMMISSION MOBILITES COMPTE-RENDU DU 14 AVRIL 2021

Les livraisons sont de plus en plus nombreuses mais elles sont surtout de plus en plus compliquées. De nombreux camions, et encore plus de camionnettes circulent : **les véhicules utilitaires légers représentent plus de 60% des mouvements de livraison**, générant des congestions supplémentaires. Dans la livraison, on observe des contraintes fortes (manque d'espace, congestion...) et une multitude d'acteurs impliqués (transporteurs, distributeurs, riverains, consommateurs, collectivités...). Tout l'enjeu est donc de **réduire l'impact des livraisons dans un contexte d'urgence climatique** : que peuvent-faire les collectivités pour y parvenir ?

Deux leviers essentiels sont à dispositions des collectivités territoriales pour réduire l'impact des livraisons :

- **Le levier réglementaire** : optimisation des aires de livraison, harmonisation des réglementations avec les communes voisines, partage des données pour le suivi des véhicules et marchandises, amélioration du taux de remplissage, mise en œuvre du pouvoir de police
- **Le levier foncier** : répondre aux besoins en immobilier et logistique notamment dans les zones denses, identification du foncier disponible (friches, parkings, lieux vacants...)

Ainsi, les démarches se multiplient en ce sens, avec par exemple :

- Le **Plan Fret de la Région** et les 22 projets de l'AMI autour de 4 thématiques principales : logistique fluviale urbaine, foncier logistique urbain, économie collaborative et exploitation des données
- Le **Pacte pour la logistique urbaine de la MGP**, comprenant pour mesure prioritaire d'harmoniser les règlements municipaux en termes de marchandises et voiries

Compte tenu du peu de foncier disponible, l'enjeu pour les communes est de **trouver des solutions pour densifier et mutualiser afin de rendre cette logistique acceptable et au service des territoires** sur lesquels elle s'installe. Plusieurs exemples assez récents peuvent être cités :

- L'hôtel logistique Chapelle Internationale, de Sogaris
- Le micro hub parisien de B-Moville, livré par des triporteurs
- L'ELU Chronopost à Beaugrenelle, qui peut être desservi par de gros véhicules

La **logistique urbaine sur le plan fluvial** n'est pas évidente à mettre en place. L'opération Franprix a ainsi vu le jour en 2012, des conteneurs avaient été conçus spécifiquement pour cette opération en provenance du port de Bonneuil. De même, la **logistique ferroviaire urbaine** n'est pas vraiment développée en France. L'opération Monoprix a par exemple été arrêtée, et le train des primeurs de Rungis n'arrive pas être relancé. Il y a des difficultés à intégrer les modes massifiés dans les chaînes de logistique urbaine.

COMMISSION MOBILITES COMPTE-RENDU DU 14 AVRIL 2021

- **Intervention de Jérôme Libeskind, fondateur de Logicités :**

La création d'une base de données sur les arrêtés : anticiper les réglementations pour optimiser les livraisons

Logicités est un bureau d'études spécialisé en logistique urbaine et dernier kilomètre. Le bureau intervient sur des problématiques variées et tâche de prendre en compte l'évolution des modes de consommation. Finalement, la logistique urbaine est indispensable sur un territoire urbain. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de la rendre la plus efficace possible, et réduire la congestion occasionnée ainsi que les impacts environnementaux. **Il ne faut pas rejeter la livraison, mais mettre en œuvre des solutions afin d'organiser la logistique urbaine de façon plus efficace.** De plus, le sujet est transverse et touche à des problématiques variées : environnement, congestion, bruit, caractère accidentogène...

[Le projet de base de données des arrêtés de circulation et de stationnement en Ile-de-France](#) part d'une idée émise lors des Assises nationales de la mobilité, préalables à la loi d'orientation des mobilités. Ce projet est prévu pour une durée de 3 ans, et consiste à **concevoir, développer et exploiter une plateforme numérique centralisant les arrêtés de circulation et de stationnement.** Mais avant d'harmoniser, il faut déjà **connaître ces arrêtés et les partager.** Ce projet est à destination des collectivités, mais aussi des transporteurs. Beaucoup de communes peinent à retrouver les arrêtés de livraison, ne les rendent pas nécessairement publics ou ne les mettent pas à jour en fonction des évolutions réelles de l'espace urbain. Il est donc nécessaire de mettre le doigt sur de telles difficultés afin de connaître et partager les informations.

Le projet de base de données naît donc d'un **besoin pour les collectivités d'avoir à disposition un outil de collecte de données leur permettant de mieux intégrer les informations.** Le but est que cet outil évolue au fur et à mesure des nouvelles orientations données, et qu'il soit **partagé massivement**, afin de permettre à tout utilisateur d'accéder aux arrêtés, et ainsi mieux les connaître pour les respecter. Les objectifs visés sont donc les suivants :

- **Fournir une base de données exhaustive** : sur les 1268 communes d'Ile-de-France, l'objectif est d'en avoir au moins 300 qui intégreraient la totalité de leurs arrêtés
- **Permettre la simplification et l'homogénéisation dans le but de favoriser l'application de la réglementation** : le travail des communes sera donc important, elles devront tâcher de mettre en cohérence leurs arrêtés avec la signalisation horizontale et verticale dans les communes

Finalement, l'impact attendu de ce projet est une **meilleure prise en compte de la réglementation** et une **meilleure connaissance des différents flux de circulation.** A terme, le but sera de **connecter la base de données avec les différents outils et applications** qu'utilisent les transporteurs. Les documents demandés pour être intégrés à la base sont surtout les suivants : arrêtés permanents, restrictions horaires, réglementation des places de livraison. La collecte de ces arrêtés a démarré il y a un mois, et pour l'instant, 30 communes d'Ile-de-France ont déjà fourni les informations nécessaires. Le projet a donc besoin que les

COMMISSION MOBILITES COMPTE-RENDU DU 14 AVRIL 2021

communes s'impliquent et mettent à disposition leurs arrêtés afin d'accomplir les objectifs visés.

▪ Questions / réponses :

Jean-Baptiste Hamonic : Les maires éprouvent parfois certaines difficultés à faire respecter les arrêtés en question. Aussi, pour beaucoup de communes d'Ile-de-France, le problème est plus lié au transit des camions et camionnettes qu'à leur stationnement. La base de données de Logicités constitue un outil très intéressant, qui permettra une mutualisation des informations afin que les agents municipaux rédigent les bons arrêtés au bon moment.

Achille Hourde : La base de données pourra-t-elle être accessible via des applications de type Waze ?

→ **Jérôme Libeskind** : Oui, cela est prévu à terme.

Anne-Marie Bourdinaud : La ville de Sucy-en-Brie étant traversée par de nombreux camions, il a été décidé de mettre en place un radar détectant le gabarit du camion et le verbalisant si nécessaire. Le but était de les empêcher de passer par des petites rues inappropriées, et nous avons observé que les chauffeurs se communiquent l'information : une baisse de la circulation a été remarquée sur cet axe.

Achille Hourde : Dans les villages ruraux, c'est surtout l'aspect transit qui pose problème. La Seine-et-Marne est ainsi traversée par l'autoroute A4 comportant plusieurs péages, que cherchent à éviter les transporteurs. Ces derniers traversent donc les villages, ce qui est à l'origine de beaucoup de bruit, d'encombrement et du défoncement des chaussées. Le pouvoir de police n'est pas toujours simple à mettre en œuvre, notamment sur les routes départementales. De plus en plus de camions évacuent les terres liées à la construction du Grand Paris en Seine-et-Marne, ce qui engendre un flux de 50 à 80 camions de 38 tonnes par jour sur la commune de Jaignes. C'est pour cela que l'on a besoin d'idées nouvelles pour aider les communes.

→ **Lydia Mykolenko** : Le schéma national des carrières est actuellement en révision. Il faut faire remonter ces questionnements aux personnes s'occupant du schéma régional à la DRIEE Ile-de-France.

Michel Fastre : Il existe en effet une double problématique liée à la fois à la livraison de colis de petite dimension, et à la livraison de marchandises indivisibles ou par camions spécialisés. Par exemple, pour la livraison à destination des concessionnaires automobiles, les convois sont très longs donc souvent problématiques. De même, pour les plateformes de tri de déchets urbains, il y a un apport de matière puis une réexportation

COMMISSION MOBILITES COMPTE-RENDU DU 14 AVRIL 2021

par des camions de 38 tonnes spécialisés pour chaque type de déchet. Les solutions à apporter doivent donc différer selon le type de marchandise dont il est question.

→ **Lydia Mykolenko** : Ces problématiques sont effectivement complexes dans la mesure où à chaque famille de produit correspond une chaîne logistique particulière. La solution n'est certainement pas à développer à l'échelle de la seule commune, et le territoire pertinent est sans doute plus grand (communes environnantes, département, groupes industriels...).

Monique Bourdier : Pourquoi le transport par voie ferroviaire fonctionne-t-il de moins en moins bien ?

→ **Lydia Mykolenko** : Dans les années 1970, le transport ferroviaire était très développé. Mais notre économie s'est transformée, les approvisionnements en produits lourds tels que le charbon et le bois ont disparu. Le réseau ferroviaire disposait auparavant de l'avantage d'être organisé en étoile autour de Paris, mais aujourd'hui il souffre de cette hyper concentration en région parisienne. La priorité est donnée au transport de voyageurs car la demande explose. Les sillons ne sont pas octroyés aux bons créneaux, justement parce que la priorité est toujours accordée aux voyageurs. De plus, le coût du transport routier en France est anormalement bas et donc avantageux par rapport au transport ferroviaire. Finalement, le modèle économique français ne permet pas au train d'être une solution acceptable. La France transporte en moyenne 32 tonnes par km, là où l'Allemagne a dépassé les 110 tonnes : l'Allemagne est un pays régionalisé, sans centralisation économique semblable à la France, les métropoles sont contournées donc il n'y a pas de conflit de sillon avec les voyageurs, et une vraie politique nationale soutenant le transport ferroviaire a été mise en place.

Monique Bourdier : Comment faire payer les camions qui transitent ? Ne pourrions-nous pas mettre en place l'écotaxe ?

Jean-Baptiste Hamonic : Avec l'article 7 du projet de loi 4D, sera donnée aux régions la possibilité de reprendre une partie des autoroutes non concédées pour une expérimentation de 5 ans. Quels sont les enjeux pour le transport routier ? Il serait intéressant d'observer si la région Ile-de-France a fait part d'un positionnement sur cette loi.

Monique Bourdier : Lors de discussions avec les syndicats de transport routier, il ressort que les transporteurs français se portent mal et sont absents du marché sur la longue distance et à l'international. Ils refusent chaque évocation d'une taxation supplémentaire. Le transport routier français souffre d'un problème de désharmonisation complète à l'échelle européenne, la concurrence étant particulièrement sauvage.

COMMISSION MOBILITES COMPTE-RENDU DU 14 AVRIL 2021

➔ **Jérôme Libeskind** : Il faut en effet redécouvrir d'autres modes de transport que la route. Si recourir à des modes de transport alternatifs n'est pas imposé aux entreprises, elles continueront à utiliser davantage le transport routier.

Achille Hourde : La solution du ferroutage pour être utilisée : mettre les camions sur train pourrait solutionner les problématiques de traversée de la France ainsi que celles du dernier kilomètre.

Jean-Michel Labranque : La commune de Boutigny est traversée par beaucoup de camions, surtout venant des pays de l'est. Les collectivités doivent à terme payer tous les dégâts causés par les camions, or ceux-ci ne s'arrêtent pas et ne consomment pas en France, alors même qu'ils y produisent beaucoup de déchets. Le ferroutage pourrait effectivement être imposé aux camions traversant la France.

CONCLUSION :

Jean-Baptiste Hamonic remercie tous les intervenants et les participants à cette commission. Lors de prochaines réunions, il pourra être pertinent de revenir sur les échanges qui ont lieu et l'utilisation de la base de données qui a été présentée sera sans doute essentielle. Même si les situations des communes peuvent être différentes, les difficultés sont semblables. L'application Waze est source de nombreux problèmes. Sur le fret ferroviaire, les explications reçues permettent de comprendre l'évolution de l'économie en ce sens, toutefois ce sera un sujet à interroger davantage car il interpelle fortement.

Monique Bourdier remercie également tous les participants. Elle indique également que la question du fret sera à étudier ultérieurement car elle concerne tout le monde, y compris la population qui souhaite plus d'intervention en la matière.

FIN DE SEANCE

RESSOURCES :

<https://bac-idf.fr>