



Union Wallonne des Entreprises

en partenariat avec



18 RECOMMANDATIONS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE

Union Wallonne des Entreprises

Chemin du Stocquoy, 1-3 à 1300 WAVRE

Tél. + 32 (0) 10 48 94.08 - Fax : + 32 (0) 10 45 33 43- E-mail : mobilite@uwe.be

1. Introduction

La distribution urbaine est un maillon essentiel de la chaîne logistique pour de nombreux secteurs économiques fournisseurs de biens et services, pour les transporteurs et pour leurs clients professionnels et privés.

Elle est pourtant l'objet de nombreuses réglementations et initiatives visant à l'encadrer, voire la restreindre, sans pour autant que tous les impacts de celles-ci aient été pleinement étudiés. Si, pour la plupart, ces réglementations et initiatives ont pour objectif d'améliorer le bien-être et l'environnement des habitants et usagers des centres, elles ont bien souvent des effets indirects qui mettent à mal l'efficacité tant économique qu'environnementale des chaînes logistiques et, partant, les objectifs premiers de ces réglementations.

En parallèle, de nombreux projets ou études ayant pour finalité l'amélioration de la desserte des centres-villes et l'amélioration de l'efficacité du transport sont sur le point d'être lancés. Ces diverses initiatives manquent souvent de coordination entre elles.

C'est dans ce cadre que l'UWE a décidé de mettre sur pied un groupe de réflexion autour de la problématique de la livraison de marchandises en ville. L'ambition de ce groupe était de proposer une série de recommandations de base sur ce sujet aux autorités régionales. C'est l'objet de la présente note.

Le groupe de travail est composé comme suit:

- la Fédération Sectorielle du Commerce et des Services (COMEOS) ;
- le Centre de Recherches Routières (CRR) ;
- Logistics in Wallonia ;
- l'Union des Classes Moyennes ;
- l'Union Professionnelle du Transport et de la Logistique (UPTR) ;
- l'Union Wallonne des Entreprises (UWE).

Le groupe de travail a décidé de diviser l'examen du sujet en 6 axes de réflexion. Ils font chacun l'objet d'une courte description, de recommandations et de quelques références bibliographiques et/ou pratiques.

La note n'a pas pour ambition de constituer un mémoire sur chacun des thèmes mais bien de présenter succinctement les grands enjeux de la logistique urbaine et les possibilités d'actions positives en la matière.

2. Axes de réflexion

2.1. Restrictions d'accès des poids-lourds dans les communes

2.1.1. Descriptif et lignes de force

Des mesures de restriction d'accès des poids-lourds sont de plus en plus souvent en vigueur en Wallonie. Ces restrictions peuvent porter sur les heures d'accès, les masses maximales autorisées, les longueurs, la faculté de transiter sur le territoire...ou sur une combinaison de plusieurs de ces critères.

Si des mesures de cette nature peuvent trouver dans certains cas une forme de pertinence locale, elles posent de nombreux problèmes dès que l'on se positionne à une échelle territoriale plus importante ou si l'on se place du côté des acteurs du transport (chargeurs et transporteurs). Elles peuvent également être contre-productives vis-à-vis de l'activité économique des zones concernées et dès lors du développement économique local.

Les problèmes posés par ces mesures sont, entre autres :

- Ces mesures sont souvent individuelles et non coordonnées entre communes (le pouvoir de police des communes prend le pas sur les intérêts économiques et environnementaux) ;
- Elles ne sont pas spécialement pensées dans le cadre de l'ensemble des services de la ville et de l'optimisation de ceux-ci sur une période de 24 heures ;
- L'optimisation du transport devient difficile pour les chargeurs et les transporteurs d'où coûts supplémentaires ;
- Le développement du commerce en ville en est défavorisé ;
- Des véhicules plus petits mais plus nombreux et pas toujours adaptés sont utilisés pour éviter les réglementations ;
- L'engorgement aux heures de pointe est régulièrement accentué (plus de véhicules aux mêmes heures).

2.1.2. Recommandations

Certaines mesures pourraient sans doute contribuer à améliorer cette situation et permettre d'accroître l'acceptabilité et l'efficacité du transport de marchandises en ville.

1. Mise en place de mécanismes permettant :

- * la coordination entre communes (tutelle régionale sur ce type de mesures ou dérogation généralisée) ;
- * la coordination avec le niveau régional ;

- * la coordination avec les acteurs de terrain.
- 2. Développement d'un système d'informations sur les réglementations communales (site internet...);
- 3. Définition d'un régime d'exemption supra-communal pour des camions qui répondent à certains critères (notamment environnementaux);
- 4. Mise en place de « bureaux du temps » dans les villes de première importance destinés à organiser les différents services en ville;
- 5. "Pédagogie" vers les communes (élus et services communaux) pour les sensibiliser à l'importance du transport de marchandises en ville;
- 6. Mesure de l'impact de l'utilisation de véhicules de moins de 3,5 T (bénéficiant de réglementations différentes) sur le trafic et sur la profession et évolution, si nécessaire, le cadre légal pour permettre le choix du véhicule le plus efficace d'un point de vue logistique et non plus seulement réglementaire.

2.1.3. Références et expériences

- Guide de distribution de marchandises en ville du CRR.
- CE study on "Light Goods Vehicles in the Road Transport Market of the European Union" has been carried out by NEA for the Commission. The study is available on the following website: http://ec.europa.eu/transport/road/studies/index_en.htm.

2.2. Aires de livraison et aires de stationnement

2.2.1. Descriptif et lignes de force

La distribution de marchandises en ville nécessite évidemment des aires de stationnement pour les véhicules. Ces aires sont nécessaires pour les livraisons elles-mêmes mais d'autres peuvent également être utiles pour permettre le temps de repos que les chauffeurs doivent respecter.

Un constat nuancé est toutefois à tirer vis-à-vis de ces aires. Les aires de livraisons sont régulièrement insuffisantes en nombre et/ou occupées par d'autres véhicules¹. Les aires de stationnement pour repos sont quant elles rares.

Ces aires ne tiennent de plus pas forcément compte de l'évolutivité géographique, horaire et physique du commerce. Celui-ci est « mouvant » et nécessite que les aires de livraison qui le desservent soient elles-aussi évolutives.

¹ Pour exemple, 80% des livraisons se font en dehors de zones "admissibles" en France

2.2.2. Recommandations

Pour améliorer la situation de ces aires, il semble important :

7. de déterminer dans chaque commune, en collaboration avec les acteurs de terrain, la meilleure adéquation entre leurs besoins de distribution et le nombre et la quantité d'aires de livraison ;
8. d'effectuer un contrôle important de l'occupation des aires de livraison existantes. A ce niveau, une meilleure coordination entre police et services de stationnement privés pourrait peut-être être envisagée ;
9. d'étudier la faisabilité technico-économique de mettre en place de nouveaux systèmes de gestion de ces places soit réglementaires à l'échelle locale (places de parkings payants hormis pour les livraisons, disques de stationnement spécifiques pour les livraisons...) soit d'accès automatiques aux places (potelets par exemple) ;
10. d'étudier de nouvelles formules d'aires de livraison (parking sécurisé aux abords des zones à livrer, appelé en France « Espace Logistique Urbain – à ne pas confondre avec le CDU) ;
11. d'évaluer, en partenariat avec les transporteurs, la mise en place d'aires de stationnement pour les interruptions réglementaires des temps de conduite et/ou les temps de repos des chauffeurs de même que les stationnements longue durée des véhicules (chauffeur rentrant avec son véhicule le soir) ;
12. de réfléchir à la création de places de livraison hors voirie (éventuellement mutualisées) lors de la construction de projets immobiliers.

2.2.3. Références et expériences

- Guide de stationnement pour la Wallonie : étude finalisée devant être validée par le Ministre Lutgen.
- Vade-mecum sur la quantification du besoin d'emplacements privés dans le cadre de projets immobiliers en Wallonie. Etude en cours (Ministre Henry).
- Guide du CERTU sur les Espaces logistiques Urbains : http://www.transports-marchandises-en-ville.org/IMG/pdf/4_pages_definitif_cle2b11e1.pdf
- Expérience de la Ville de Gand.
- Expérience de la Vile de Lyon.

2.3. Centres de distribution urbains (CDU)

2.3.1. Descriptif et lignes de force

Cela fait de nombreuses années que les centres de distribution urbains sont présentés comme une des solutions principales à la distribution de marchandises en ville. Or, force est de constater que depuis toutes ces années, très peu de ces centres (quelques uns pour toute l'Europe) ont vu le jour et s'avèrent efficaces.

La raison de ce très faible « succès » vient du fait qu'un tel dispositif impose de réelles contraintes et surcoûts aux acteurs de la chaîne (15 à 30 % pour rupture de charge), suppose d'importants investissements et subsides mais aussi ne règle pas forcément les problèmes environnementaux auxquels il promettait de répondre.

Les rares CDU qui existent se trouvent dans des contextes géographiques, économiques et publics particuliers, circonscrits et extrêmement balisés. Il peut éventuellement s'agir de centres thématiques. La constante est qu'un CDU n'est pas l'autre. Chaque centre doit faire l'objet d'une étude spécifique.

Ces succès ne sont donc pas facilement transposables, a fortiori sans études préalables, sans soutien public fort et sans assurance de valeur ajoutée pour les utilisateurs.

2.3.2. Recommandations

13. Les considérations qui précèdent montrent qu'il n'est pas du tout aisé de réussir une expérience de CDU. Si la Wallonie souhaite toutefois lancer l'une ou l'autre expérience en la matière, elle devra veiller à étudier et trouver l'optimum pour chacun des critères suivants :

- * La localisation : distance entre le CDU et la zone de livraison ainsi que son accessibilité ;
- * Les flux de marchandises concernés et le volume minimum à distribuer ;
- * Le financement et les subsides : les seuls CDU à succès ont été subsidiés de manière structurelle ou temporelle ;
- * Le type de CDU : cross-dock, plusieurs dépôts,...
- * Le type de fonctionnement et de véhicules ;
- * La forme de l'organisation : publique, partenariat privé-public, privé,...
- * Les services à valeur ajoutée en plus des activités de transbordement ;
- * Les mesures d'accompagnement pour les utilisateurs ;
- * La question de la responsabilité du transport (assurance, dégâts,...).

14. Pour de petites quantités et de petits colis, une solution alternative peut s'avérer intéressante. A l'image des « Pack Stations » allemands, des infrastructures autonomes de type « consignes » peuvent servir d'interfaces entre un transporteur/livreur et un client professionnel (B2B) et/ou privé (B2C). Le client est prévenu par SMS de la disponibilité de son colis. Une expérience de ce type pourrait être menée en Wallonie.

2.3.3. Références et expériences

- Etude du VIM (Vlaams Instituut voor Mobiliteit) pour l'analyse du lancement d'un CDU à Hasselt et Gent (D-Via Project www.d-via.be). Parution de l'étude en février 2011.
- Réflexions en cours à Charleroi dans le cadre du projet Phénix.
- http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2010_11_16_urban_freight_en.htm
- Les Centres de Distribution Urbaine : quels outils d'évaluation environnementale ? ADEME + Interface transport sur www2.ademe.fr/servlet/getBin?name...pdf et sur http://www.transports-marchandises-en-ville.org/article.php3?id_article=110

2.4. Tarifification des infrastructures

2.4.1. Descriptif et lignes de force

Les décisions et débats récents sur l'évolution de l'eurovignette et la taxation kilométrique des véhicules ont suscité des prises de position argumentées chez plusieurs membres du groupe de travail. Elles font l'objet de documents séparés.

Toutefois, il apparaissait utile aux membres du groupe de travail d'évoquer ce point dans la présente note parce que les deux sujets (logistique urbaine et tarification) pouvaient être liés sous certains aspects.

En effet, les critères servant à déterminer les montants de taxation des véhicules de plus de 3,5 T croiseront dans certains cas des réglementations locales sur la distribution.

Par exemple, un véhicule de transport pourrait être contraint sur base d'une réglementation communale de circuler durant les heures où la taxe sera la plus élevée.

Le débat sur la taxation des infrastructures doit donc inclure des considérations sur la logistique urbaine.

2.4.2. Recommandations

15. A ce stade, la recommandation de base qui est formulée est qu'il y ait pour les acteurs du transport de marchandises en ville des possibilités de transport en dehors des niveaux les plus chers des critères qui seront utilisés pour la taxation des infrastructures (heures, type de véhicules...).

Cette recommandation fait référence de manière plus générale à la nécessaire existence d'alternatives réelles pour les acteurs de la chaîne logistique vis-à-vis des futures mesures de taxation.

2.4.3. Références et expériences

- Etude de « Policy Research Corporation » (mars 2007).

2.5. Livraisons en dehors des heures de pointe

2.5.1. Descriptif et lignes de force

La livraison aux commerces commence tôt le matin et est souvent freinée par les plages horaires de livraison différentes dans chaque ville ou commune et les embouteillages des heures de pointe, ce qui augmente la pollution, le risque d'accident et le coût de ces livraisons. Le secteur a énormément investi ces dernières années (et continue à le faire) dans un parc de camions qui réduit au maximum les nuisances sonores et les émissions polluantes. Les temps de (dé)chargement en dehors des heures de pointe seraient certainement plus économiques et plus écologiques pour la collectivité.

2.5.2. Recommandations

16. Etablir en Wallonie, en concertation avec les communes (UVCW) et les habitants concernés, un test pilote de livraison hors heures de pointe (lisière de journée) qui permettrait :
 - * aux habitants de subir moins d'agressions sonores et polluantes ;
 - * aux commerces d'être livrés en dehors des heures de pointe (tard le soir et très tôt le matin) ;
 - * aux camions de réduire le temps de route ;
 - * aux chauffeurs des camions de diminuer leurs stress d'accident en ville pendant les heures de pointes (angles morts) ;
 - * de diminuer le risque d'accidents pour la société ;
 - * aux navetteurs de réduire leurs temps dans les embouteillages.
17. Si les tests s'avèrent concluants, élargir ces expériences et étudier avec les communes la manière de les favoriser au maximum.

2.5.3. Références et expériences

- Les Pays-Bas ont lancé un programme, PIEK, qui autorise la livraison aux magasins toute la nuit. Des normes sonores ont été imposées : entre 19 et 23h le bruit qu'engendrent le chargement et le déchargement de marchandises ne peut dépasser 65 dB et, entre 23 et 7h, cette norme est

abaissée à 60 dB. Les résultats des tests sont extrêmement positifs à tous les niveaux : pour les riverains pas de dérangements nocturnes, moins d'embouteillages, moins de risques d'accidents avec les camions aux heures de pointe et une diminution de la pollution. Aujourd'hui, la demande de livrer en dehors des heures de pointe vient des villes !

Exemple de gain possible :

Test aux Pays-Bas	Avant	Test	Evolution
Tilburg-Eindhoven	35 km	35 km	
Durée de trajet	1h30	30 min	-67%
Véhicule	Volvo FH400	Volvo FH400	
Carburant	43 Litres	33 Litres	-23%
Emission CO2 (4 mois)	244 tonnes	187 tonnes	-23%
Emission HC (Hydrocarbure)	4 kg	4 kg	
Emission Nox (Oxyde d'azote)	633	486	-23%
Emission PM 10 (particules fines)	10 kg	7 kg	-30%

En Flandre, sous l'impulsion du cabinet de la Ministre Crevits, Colruyt et Delhaize participent à un test de livraison de nuit dans certaines villes. Les distributeurs vont investir dans du matériel silencieux pour réaliser ce test. Les résultats sont calculés et analysés par un consortium indépendant, financé par Flanders Logistics.

- Etude financée par BELSPO : Nachtleveringen: een mogelijke optie in stedelijke distributie? (NIGHT DELI). Réalisée par UGent (Frank Witlock), VUB (Cathy Macharis), CRR (Wanda Debauche).
- Dal- en Nachtdistributie. Rapport Onderzoeksfase. Vlaams Instituut voor de Logistiek.

2.6. Guidage GPS

2.6.1. Descriptif et lignes de force

Certaines communes se plaignent de voir des véhicules de transport dans des rues inadaptées à leur gabarit et ce, suite aux indications données par les GPS. En fait, ces situations n'arrangent ni les transporteurs, ni les riverains, ni les autorités communales.

Bien que les équipements technologiques des transporteurs belges soient supérieurs à la moyenne européenne, des améliorations dans la détermination des itinéraires pour poids lourds sont certainement encore possibles, en intégrant, outre la question des voiries elles-mêmes, des données portant sur les gabarits acceptables sur ces itinéraires (poids autorisés sur certains ponts, hauteurs et largeurs maximales...).

2.6.2. Recommandations

18. Un cadastre des informations sur les gabarits devrait être réalisé ou, s'il existe de manière parcellaire et éclatée, rassemblé, diffusé, notamment via les outils de navigation et mis à jour.

2.6.3. Références et expériences

- TLN
- Leaders européens en Belgique (Transix et Punch)
- Projections e-Geobusiness
- Groupe de Travail des CeM

3. Discussion et mise en œuvre des recommandations

Selon les organisations représentées dans le groupe de travail, les différentes recommandations proposées dans cette note devraient idéalement faire l'objet de débats et de mesures de mises en œuvre multiples.

Les discussions autour de ces recommandations pourraient faire l'objet d'une ou plusieurs manifestation(s) spécifique(s) et/ou se faire dans le cadre de structures existantes. Des états généraux de la logistique urbaine pourraient par exemple être organisés. Une autre possibilité serait d'évoquer ce thème lors d'événements touchant aux pouvoirs locaux (Salon des Mandataires, manifestations de l'UVCW, plateforme des Agences Locales de Développement...).

La mise en œuvre des recommandations peuvent s'imaginer via deux voies. En premier, le groupe de travail pense à des expériences pilotes à mener en Wallonie. L'autre voie, pouvant suivre la première, consiste en des réflexions sur l'évolution du cadre réglementaire et/ou opérationnel de cette matière.

Enfin, il semble important que le Service Public de Wallonie puisse proposer des personnes de référence sur la question évoquée dans cette note mais plus largement sur la question des marchandises. La Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité, la Direction des Impacts Economiques et Environnementaux, la Cellule Ferroviaire pourraient assembler leurs compétences pour constituer une équipe de référence pluridisciplinaire dans le domaine des marchandises.

4. Conclusions

Avec cette note, les membres du groupe de travail souhaitent attirer l'attention des autorités sur plusieurs points :

1. La logistique urbaine est un chaînon important du développement économique et social de nos communes et de nombreux secteurs économiques. Des problèmes apparaissent, des projets intéressants se mènent mais sans forcément de cohérence, des solutions existent. Il semble dès lors temps de prendre positivement ce sujet en main avec cohérence, dans le respect de l'ensemble des acteurs concernés et dans le but de trouver les meilleures solutions.
2. Plusieurs recommandations de cette note relèvent de projets nouveaux pour la Wallonie. L'exemple étant souvent préférable à de longs discours, les membres du groupe de travail plaident pour la mise en place de plusieurs projets pilotes, en collaboration avec les communes de Wallonie, centrés sur l'une ou l'autre des propositions formulées ici.
3. Le Service Public de Wallonie est un acteur central de ces politiques. Il peut agir en tant qu'interface, coordinateur et/ou référence. Le développement d'un véritable pool de personnes, issus de plusieurs directions, dédiées aux marchandises serait de nature à améliorer la prise en compte de ces sujets souvent complexes et à offrir des interlocuteurs clairement identifiés aux partenaires du SPW sur ces matières.
4. Plusieurs recommandations relèvent également, de près ou de loin, de nouveautés technologiques. La Wallonie s'est dotée d'un pôle de compétitivité en logistique. Il pourrait être intéressant que des dynamiques de projets soient lancées dans le domaine de la logistique urbaine.
5. Les Plans Communaux de Mobilité pèchent souvent par une sous-considération de leur volet « marchandises ». Cette note, les membres l'espèrent, prouve pourtant que le sujet est important. Les membres suggèrent que ces chapitres soient améliorés à l'avenir et que certaines mesures de distribution de marchandises en ville puissent, à l'instar de ce qui se fait dans le cadre du Plan Escargot, bénéficier de subsides spécifiques pour leur mise en œuvre.

L'ensemble des partenaires du groupe de travail sont bien entendu à la disposition des autorités pour poursuivre la réflexion et étudier les aspects pratiques de mise en œuvre de ces recommandations.