



POINT FORT

focus 1/20
février

Comment s'acheminer vers une logistique urbaine intelligente



Thomas Schmid
responsable du domaine
d'activité Gestion des trans-
ports/logistique,
partenaire associé chez
Rapp Trans SA

Même ceux et celles qui ne changent rien à leur comportement d'acheteur constatent que le commerce en ligne modifie les flux du trafic de marchandises: c'est au plus tard quand les paquets s'entassent devant ou derrière les portes des maisons que l'on s'aperçoit que le transport et le transbordement des marchandises dans les villes sont en pleine mutation. Bien entendu, les marchandises continuent aussi d'être transbordées dans des magasins, où elles passent du camion ou de la camionnette au rayon de la boutique et au client. Mais de nouvelles formes de distribution fine gagnent du terrain. Les livraisons toujours plus nombreuses de paquets, concrétisation de simples clics opérés sur internet, n'en sont qu'une manifestation visible parmi d'autres. En font aussi partie les distributeurs de paquets et les vélos cargos, qui sont en train de devenir partie intégrante de l'image des villes.

Pour ces dernières, cette évolution vers un trafic de marchandises sur route en quantités de plus en plus petites n'est pas le seul défi: le changement climatique et l'augmentation de la densité de personnes et de bâtiments en sont d'autres. On a donc besoin de concepts qui montrent comment les régions urbaines peuvent être approvisionnées de sorte à utiliser les surfaces efficacement et si possible

sans émettre de gaz d'échappement. Les villes peuvent lancer soit de manière autonome, soit en coopération avec les agglomérations des réflexions d'experts sur la manière dont les espaces urbains peuvent s'adapter à l'augmentation et à la ramification des flux de marchandises sur leurs routes et dans leurs rues. C'est ce que précise l'étude «Les marges de manœuvre des villes dans la logistique urbaine» de la Conférence des villes pour la mobilité. De même, les villes peuvent lancer des actions autonomes en soutenant les offres innovantes, par exemple les plateformes logistiques intégrées dans l'urbanisme ou les réseaux de vélos cargos.

Afin de mieux regrouper les flux de marchandises et de réserver des surfaces pour y installer des stations de transbordement, de collecte et de retrait bien situées, il est recommandé de mettre en place des coopérations avec les cantons et le secteur de la logistique. Les cantons et les régions peuvent réserver des surfaces appropriées par le biais d'inscriptions au plan directeur, et le secteur de la logistique connaît les besoins de ses clients. Le scénario qui se profile à l'horizon est celui de l'avènement de sites logistiques de taille différente au stade de la conception – tout aussi bien de grandes plateformes de trafic de marchandises proches du centre que de petits points de collecte et de retrait décentralisés dans les quartiers.

Th. Schmid

Chère lectrice, cher lecteur,

La logistique des villes est en pleine mutation: on commande de plus en plus souvent les marchandises en ligne, et dans les quartiers, le trafic de livraison est en augmentation. Les villes doivent fournir de nouvelles approches pour la logistique urbaine. Comme le montre une [étude de la Conférence des villes pour la mobilité](#), les villes peuvent élaborer des concepts de trafic de marchandises, réserver des surfaces appropriées pour des sites logistiques, engager des coopérations, créer des incitations pour l'économie et promouvoir les véhicules économes en espace et à faibles émissions. En ce qui concerne la réglementation et l'homologation, la marge de manœuvre des villes est en revanche limitée. Quelque 200 entreprises enregistrées comme services postaux sont libérées des limitations sur les trajets de livraison. Et contrairement à l'UE, les grands vélos cargos ne sont pas autorisés en Suisse. À cet égard, c'est à la Confédération qu'il appartient d'agir.

Nous vous souhaitons bonne lecture!

Sommaire

Point fort	1
Interview	2
Le thème	3
Session et procédures de consultation	4
L'UVS dans la ligne de mire	5
Agenda	6

INTERVIEW

«Il existe trop peu de surfaces adaptées au transbordement»


Beat Züsli
Maire de Lucerne

Beat Züsli est maire et directeur de l'instruction publique de la Ville de Lucerne depuis le 1er septembre 2016. De 1998 à 2009 il était membre du groupe PS au parlement de la ville, dont il a assumé la présidence en 2007/2008. De 2015 à 2016 il était membre du Grand Conseil de Lucerne. Avant son élection en tant que maire, il a travaillé comme architecte et ingénieur en énergie et a assumé des activités à la Haute École de Lucerne – Technique & Architecture sur le thème de l'efficacité énergétique dans la construction.

Combien de véhicules de livraison circulent quotidiennement dans la ville de Lucerne?

Nous ne disposons pas de chiffres exacts pour la ville à elle seule. On peut à tout le moins estimer la proportion du trafic commercial sur les voies d'accès (autoroutes et routes cantonales) à l'agglomération de Lucerne: Environ 8% de la circulation totale sont des véhicules de livraison.

Quels défis particuliers la Ville de Lucerne doit-elle actuellement relever en matière de logistique?

Comme dans toutes les localités, la croissance du commerce en ligne entraîne une hausse du nombre de trajets effectués par les services de messagerie, de livraison express et de colis. Il existe cependant trop peu de surfaces adaptées au transbordement de marchandises. Les espaces de rue manquent de possibilités d'arrêt de courte durée. Nous observons par conséquent un accroissement des conflits et perturbations dans le cadre du trafic quotidien.

Je voudrais mentionner deux particularités de Lucerne. Premièrement, grâce à la situation actuelle de la gare comprenant une gare de marchandises, le centre-ville dispose quasiment d'une voie de raccordement. Une transformation de grande envergure – également du faisceau de voies – aura lieu avec l'avènement de la gare de transit à partir de 2040. Deuxièmement, plusieurs millions de

voyageurs viennent visiter Lucerne chaque année et nombre d'entre eux voyagent en autocar. Plus de 80 000 autocars s'arrêtent et stationnent par an sur la seule Löwenplatz. On peut qualifier cela comme un type particulier de logistique urbaine. Mesurée objectivement, la proportion des cars de tourisme dans l'ensemble du trafic est certes faible. Les heures d'affluence des cars de tourisme coïncident cependant avec les heures de pointe en soirée du restant du trafic. À ces heures, les infrastructures de transport déjà surchargées sont particulièrement sujettes à des perturbations dans la fluidité du trafic.

La population s'accroît dans les villes et le commerce en ligne se développe. Compte tenu de ces circonstances, quelles sont les conceptions de Lucerne en matière d'approvisionnement?

Nous voulons développer la ville de manière de plus en plus décentralisée, les quartiers doivent être renforcés. À cet égard, nous menons des réflexions sur des hubs de quartier. Il y a deux ans, dans le cadre du concept de développement territorial dans les quartiers, nous avons identifié et analysé 20 lieux centraux. Au sein d'un espace relativement restreint, ces centres névralgiques remplissent diverses fonctions allant de la mobilité aux lieux de rencontre en passant par les commerces de proximité. Dans le cadre de l'aménagement et du développement futur de ces espaces publics, nous intégrons d'emblée les questions

d'approvisionnement et d'élimination dans la planification. Diverses unités administratives y sont impliquées.

Quels projets concrets de logistique urbaine sont actuellement réalisés dans la ville de Lucerne?

La Ville de Lucerne elle-même ne réalise actuellement pas encore de projets. Nous constatons cependant un grand engagement de la part d'entreprises qui optimisent leur logistique en utilisant par exemple des vélos cargo. La CI Travail explore des niches intéressantes avec différents projets en matière d'intégration professionnelle. Le vélo est utilisé pour livrer des courses à domicile ou pour transporter des matériaux usés vers les centres publics de collecte.

L'étude de la Conférence des villes pour la mobilité a montré l'importance d'une collaboration traversant tous les niveaux de l'État. Comment la Ville et le canton de Lucerne collaborent-ils?

Le canton va bientôt lancer ses travaux portant sur une stratégie en matière de logistique de fret. La Ville et l'organe régional de développement LuzernPlus y concourent, afin d'apporter nos principes de base et nos connaissances. La Ville de Lucerne a accompagné le Projet PNR 71 «Logistique urbaine intelligente», LuzernPlus était impliqué au projet ILMA+ de la Conférence métropolitaine de Zurich.

THÈME

Les sites logistiques sont bien plus qu'un mal nécessaire

La relation entre les villes et leur approvisionnement doit être redéfinie. Les sites de transbordement de marchandises doivent être à nouveau rendus visibles. C'est ce qu'explique le mémoire de master rédigé par l'architecte Lukas Stadelmann à l'EPF de Zurich.

Lukas Stadelmann, MSc Arch EPF, Zurich

La consommation urbaine se manifeste aujourd'hui dans l'arrière-pays, où elle prend la forme de boîtes impersonnelles qui bordent l'autoroute et le chemin de fer. La hausse du prix du foncier dans les centres urbains, les aspirations de la grande distribution à la centralisation ainsi que la croissance rapide du commerce par correspondance ont repoussé les sites de production et de transbordement hors de villes. De plus en plus de consommatrices et consommateurs vivent dans des espaces urbains denses et sont approvisionnés par la périphérie. Mais même si les consommatrices et consommateurs optent de plus en plus pour des chemins numériques, les marchandises ont encore une réalité physique.

La relation entre la ville consommatrice et la périphérie productrice doit donc être considérée dans son contexte global. Une réflexion portant uniquement sur les mouvements de marchandises au sein de structures déjà existantes ne suffit pas. Historiquement, les villes se sont formées autour des marchés et des lieux de transbordement de marchandises. Aujourd'hui, les entrepôts et les centres de distribution assument des fonctions autrefois réalisées en ville. Les avantages économiques pour les fournisseurs sont évidents: ceux-ci peuvent tirer parti d'effets d'échelle et de synergies. Le revers de la médaille est que la distance dit le «dernier kilomètre» s'est allongé. Même les produits régionaux passent par les centres de distribution nationaux.

La conséquence de cette évolution se manifeste aujourd'hui sur les bretelles d'autoroute. Le trafic individuel, sans cesse croissant, atteint les villes en même temps que les camions soumis à l'interdiction de circuler la nuit, qui livrent les marchandises des centres de distribution et les produits régionaux. Avec la densification des villes, la demande augmente alors que l'espace routier reste le même. Le secteur du transport réagit à cela en ayant recours à des

véhicules supplémentaires. Si un trajet permet d'atteindre moins de destinations, on a besoin de plus de véhicules ayant des capacités de chargement plus réduites – ce qui débouche sur une augmentation des émissions et de la circulation. En même temps, les habitantes et habitants des villes sont de plus en plus déconnectés des conséquences de leur consommation.

Si l'on raccourcit le «dernier kilomètre», il faudra à nouveau avoir des sites de transbordement dans les villes. Ceux-ci devront être ouverts à tous les acteurs et devront être plus que de simples sites dédiés au transport. Ainsi, les marchandises peuvent être amenées dans la ville par la route, le rail ou le tunnel sous forme regroupée et être transformées sur place en vue de la consommation finale. Les produits qui quittent la ville et l'élimination des déchets peuvent profiter des mêmes structures. Non seulement cela permet un circuit durable des marchandises dans la ville, mais cela élimine aussi les trajets inutiles.

«Si l'on raccourcit le 'dernier kilomètre', il faudra à nouveau avoir des sites de transbordement dans les villes. Ceux-ci devront être ouverts à tous les acteurs et devront être plus que de simples sites dédiés au transport.»

À cet égard, Zurich donne le bon exemple. Les concepts logistiques du canton et de la ville intègrent déjà l'idée du transbordement dans la ville. Les possibilités de coopération sont débattues dans des groupes d'experts. Ce qui manque encore est le courage d'intervenir globalement. Le site de la logistique urbaine doit être plus qu'un mal nécessaire!

Prenons exemple sur l'origine de la ville, pas seulement sur les sites de transbordement et les marchés couverts, mais aussi sur les maisons de corporation et les sites de production qui sont apparus à proximité immédiate de ceux-ci. Ces espaces sont aujourd'hui interprétés comme des éléments précieux de l'espace urbain. Même si les déplacements automatisés au sein de structures logistiques modernes sont difficiles à comparer avec ce qui se passait autrefois sur les places de marché, ils ont le même potentiel de créer un espace urbain digne de ce nom. Les urbanistes et architectes se retrouvent sur ce point face à une tâche entièrement nouvelle. Cette réflexion devrait aussi susciter de l'intérêt dans les communes environnantes. Les aspirations à la densification au sein de l'agglomération impactent exactement les espaces actuellement utilisés pour l'approvisionnement des villes. Au lieu de laisser partir ce décalage encore plus à la dérive, il est temps de se pencher sur ces espaces. Il y a là une grande chance: au lieu d'imposer aux agglomérations une conception obsolète de l'urbanisation, il est possible de créer des espaces nouveaux où l'on pourra aussi bien vivre que consommer ou bien encore produire.



Les city-hubs pourraient également marquer un paysage urbain à l'avenir. (Montage photo Lukas Stadelmann)