

Ce chapitre fait le point sur une rationalisation des déplacements de marchandises à une échelle souvent oubliée mais qui correspond pourtant à un niveau organisationnel distinct du transport de biens : celui des villes.

## Chapitre 9

### Créer des centres de distribution urbaine<sup>29</sup>



Cliché : Bechet D.  
www.cesure.be



Dans le domaine de la mobilité, le transport de marchandises est souvent le parent pauvre de la réflexion. Or il représente – et particulièrement en Wallonie – une part importante et grandissante du trafic routier, où il rentre en concurrence avec le transport de personnes. 85% du transport de marchandises s'effectue par route (Degraef,

2000) et selon STRATEC (2003), le trafic routier de véhicules lourds devrait augmenter de 58 % (en véh-km) entre 2000 et 2020. Le Plan Air envisage de le réduire en favorisant les transferts de et vers d'autres modes au niveau de plates-formes multimodales en Wallonie ; tout comme le SDER ou le CAWA, lequel prévoit surtout d'augmenter l'utilisation de la voie d'eau. ECONOTEC (2001) estime que, dans une hypothèse optimiste de transfert modal vers la voie d'eau et le chemin de fer, on éviterait 0,1% des émissions de CO<sub>2</sub> en provenance de ce secteur en 2010.

La recherche a fait le point sur une rationalisation des déplacements de marchandises à une échelle souvent oubliée mais qui correspond pourtant à un niveau organisationnel distinct du transport de biens : celui des villes. Pour s'en convaincre, voici quelques chiffres : le transport de marchandises dans une ville représente 20% du trafic automobile en termes de nombre de véhicules, mais 35% des trajets et de l'occupation de l'espace public, 40% des coûts de congestion et 50% des dépenses totales du transport

<sup>29</sup> Fadima Keita – ULg - LEPUR

(Centre de prospective et de veille scientifique 2001 plus, 2000). Il représenterait aussi quelque 60% des kilométrages urbains totaux, tandis que livraisons et enlèvements de biens entre établissements représenteraient de 35 à 40% des flux totaux en ville (LET, 2001). Le potentiel de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans ce domaine paraît ainsi intéressant, d'autant qu'il s'agit aussi de diminution de la pollution locale en milieu urbain.

La solution étudiée est le centre de distribution urbaine (CDU). Celui-ci est un système de gestion dont l'objectif est la massification du flux de marchandises et l'optimisation des tournées vers les zones urbaines, en particulier en centre-ville. Il s'agit de diminuer le nombre de trajets des véhicules utilitaires et de favoriser l'utilisation de matériels moins polluants adaptés à la ville. Ce type de gestion se traduit par le regroupement sur une plate-forme unique des marchandises à destination de zones déterminées.

De manière pratique, les marchandises sont acheminées par utilitaires lourds (ou encore par chemin de fer ou voie d'eau) jusqu'au CDU, à partir duquel les acheminements vers les destinations finales en ville sont optimisés (augmentation des taux de chargement, organisation de tournées...), voire réalisés par des véhicules plus petits et plus respectueux de l'environnement (véhicules électriques, hybrides, au gaz). Le CDU est généralement situé à la lisière du milieu urbain. Son utilisation peut être obligatoire ou volontaire. Dans ce dernier cas, des avantages seront attribués aux transporteurs utilisant le centre. En cas d'obligation, le contrôle d'accès à la ville doit être strict.

L'organisation du CDU peut relever de différentes initiatives (Dablanc, 2003) et par conséquent, fonctionner de manières diverses. En Allemagne ou en Suisse, les transporteurs eux-mêmes en ont souvent pris l'initiative (Nuremberg, Kassel, Bâle...). Ils y ont développé des coopérations volontaires et se sont partagé les différents secteurs de leur ville à desservir, en dehors de toute initiative communale ; les autorités locales continuant de leur côté à réglementer horaires de livraisons et itinéraires pour utilitaires. Aux Pays-Bas, différentes municipalités ont mis en place un système de « permis » de distribution urbaine. Les transporteurs intéressés bénéficient de privilèges d'usage de la voirie (horaires élargis) en échange de contraintes d'exploitation (fonctionnement en tournées, équipements de manutention spécifiques à bord des véhicules...). Enfin, le cas monégasque est unique en son genre, en ce qu'il relève plutôt du service public : le gouvernement a accordé une concession à un transporteur unique, obligeant tous les autres à transiter par le CDU.

### **L'EFFICACITÉ EN CHIFFRES**

Si les centres de distribution urbaine (CDU) ont été analysés, c'est qu'ils pouvaient apporter des gains en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>. Cependant, les effets de ces centres varient fortement d'une ville à l'autre en raison des différences de contextes territoriaux, de l'organisation des CDU, des véhicules utilisés, des réglementations annexes... Seules des études de cas sont ainsi disponibles. D'autre part, les évaluations chiffrées en gaz à effet de serre sont rares ; d'autres paramètres, liés de près ou de loin à la pollution de l'air, sont généralement évalués. Dans les deux exemples encadrés présentés ici, tirés de la vingtaine d'expériences recensées en Europe, ces paramètres sont présentés afin de rendre compte de l'effet global des CDU et de leurs avantages dans d'autres champs que les émissions de CO<sub>2</sub>.

**Fribourg (Allemagne), City Logistik**

12 transporteurs se sont réunis, en 1993, en quatre groupes d'associés en fonction de produits transportés, des zones desservies et de leur lieu d'implantation. Ils ont pensé une meilleure organisation des livraisons et enlèvements afin d'augmenter leurs gains par une diminution des temps de parcours et du nombre de véhicules et une amélioration des taux de chargement. L'évaluation environnementale de l'expérience révèle ceci (Dablanc, 2003) :

- une réduction de moitié des distances parcourues ;
- une augmentation des taux de chargement des camions de 45 à 75% ;
- une réduction de moitié du nombre de camions de livraison ;
- une réduction de 33% des mouvements de camions en centre-ville ;
- une réduction de 50% du temps de stationnement en centre-ville.

**Bâle (Suisse), City Logistik**

En 1994, trois transporteurs se réunissent contractuellement et mettent à disposition leur terminal, les véhicules et la main d'œuvre nécessaires au CDU. Le système est fondé sur une facturation des prestations de distribution urbaine aux autres transporteurs utilisateurs du centre. Les trafics visés sont le commerce de détail, puis les déchets et certains courriers postaux. Trois véhicules légers (un classique, un au gaz et un électrique), financés par les pouvoirs publics, se chargent du transport. Le bilan environnemental indique :

- une réduction de 5 à 8% de la pollution atmosphérique au centre-ville ;
- une augmentation des taux de remplissage de 28 à 47% ;
- une diminution de 12% des trajets de poids-lourds.

On voit, au travers des exemples, que les centres de distribution urbaine apportent bien des avantages environnementaux au sens large : diminution des distances parcourues totales en modes motorisés, et ainsi des émissions de CO<sub>2</sub>, diminution de la pollution locale en ville, diminution de la présence des utilitaires en ville (en stationnement et en voirie) et ainsi de la congestion. Si les nouveaux véhicules utilisés sont plus respectueux de l'environnement (« bio », gaz, ...), les avantages en termes d'émissions s'en trouvent améliorés. Du point de vue des transporteurs eux-mêmes, le gain en efficacité est prouvé. Ainsi, à Berlin, le centre « Berlin Metro », en service depuis 1993, a permis aux partenaires qui ont décidé d'utiliser les services des trois transporteurs associés – et rétribués à un tarif uniforme défini en commun – de réaliser 20 à 30% d'économie sur leurs coûts de livraison. De plus, l'utilisation d'utilitaires adaptés à la circulation urbaine entraîne des durées de chargement raccourcies et améliore ainsi les performances des entreprises impliquées. En cas de combinaison de différents modes de transport (route et voie d'eau ou rail, par exemple), les plates-formes sont aussi un moyen, pour les autorités publiques, de développer l'offre en transport sans étendre spatialement les réseaux.

### LES INCONVÉNIENTS DES CENTRES DE DISTRIBUTION URBAINE

Le premier frein à la mise en place d'un centre de distribution urbaine réside dans son coût. Souvent, un financement public doit intervenir au démarrage. Même si les plates-formes doivent atteindre l'auto-financement après quelques années de fonctionnement, les villes ou les régions sont couramment impliquées dans l'investissement de départ, par exemple à 50% pour Kassel City Logistik. Bien entendu, les plates-formes existantes des transporteurs partenaires peuvent être utilisées, si elles conviennent aux utilitaires nécessaires et à la variété et aux quantités des produits transportés. Du point de vue des transporteurs, la rupture de charge supplémentaire est en outre dissuasive, ainsi que le fait de confier leur fret à un autre prestataire, d'autant qu'il y a perte du contact direct avec les clients. Parfois, la limitation de la taille des véhicules en dessous de l'optimum logistique peut constituer un frein. Par ailleurs, toutes les plates-formes ne sont pas adaptées à tous les types de biens (produits frais par exemple...). Enfin, si les centres de distribution urbaine amènent à des changements de modes d'organisation de certaines entreprises, comme par exemple à un basculement du compte propre à compte d'autrui, l'effet total d'optimisation des transports pourrait ne pas être atteint. Pour la collectivité, la libération des places de parking en ville pourrait conduire à une expression de la demande latente en déplacements automobiles. D'autre part, si les tournées ne sont pas suffisamment bien pensées et/ou les véhicules utilisés non écologiques, les émissions totales pourraient finalement augmenter.

### COMMENT OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT ET L'EFFICACITÉ DES CENTRES DE DISTRIBUTION URBAINE ?

Pour optimiser le fonctionnement et l'efficacité des centres de distribution urbaine, deux voies d'organisation sont possibles : l'initiative privée ou le service public. Dans le premier cas, des transporteurs s'associent spontanément ; mais souvent, à l'étranger, une partie des frais de démarrage est tout de même supportée par les pouvoirs publics. En Suisse, dans le cas du projet pilote de Bâle, les partenaires principaux ont mis à disposition les terminaux, les véhicules et les chauffeurs. Les frais supplémentaires engendrés par l'utilisation de véhicules électriques ou au gaz sont supportés par la confédération (Fonds DIANE), tandis que les fonds nécessaires aux relations publiques sont apportés par la ville. En Allemagne, pour la réalisation du City-Logistik de Kassel, 50% des investissements de départ ont été pris en charge par la région de Hesse. Les CDU peuvent également être envisagés comme des services publics locaux en tant qu'activité d'intérêt général mise en œuvre pour améliorer les conditions de circulation et lutter contre la pollution atmosphérique. La participation des transporteurs peut être facultative (système des permis néerlandais) ou obligatoire (modèle monégasque). La gestion du centre peut être assurée directement par la collectivité locale (régie autonome par exemple) ou par une intercommunale ; ou indirectement par un opérateur privé lié par contrat, les autorités locales fournissant locaux et véhicules nécessaires.

Au niveau de la ville ou de la région urbaine concernée, disposer d'une réglementation stricte en termes d'horaires, d'itinéraires de livraison et de parcage des utilitaires est indispensable. Ainsi, les transporteurs qui n'adhéreraient pas au système, dans le cas

d'une participation facultative, pourraient être pénalisés par un accès à la ville plus limité que les transporteurs adhérents. Les règlements concernant les types de véhicules, leurs émissions, leur taille et leur poids, sont aussi un puissant incitant à l'utilisation des plates-formes. Bien entendu, les contrôles et éventuelles amendes doivent venir assurer le respect de ces règles. Question investissement de départ, les collectivités doivent souvent assumer une partie des coûts. Une manière de voir la chose est d'envisager ceux-ci au même titre que les dépenses liées aux transports publics : il s'agit ici après tout de transports collectifs de marchandises.

Pour le centre de distribution lui-même, quelques points techniques viennent améliorer l'efficacité et la rentabilité du transport : les systèmes informatiques permettant aux donneurs d'ordre de suivre leurs colis ou la reprise de fret et d'emballages au retour en sont des exemples.

Le fonctionnement optimal d'un CDU dépend de l'engagement des transporteurs, utilisateurs ou prestataires, ainsi que des destinataires finaux. Leur regroupement doit idéalement être favorisé afin d'optimiser le service. Plusieurs mesures peuvent être envisagées pour pallier leurs craintes : mise à disposition de sites propres réservés aux véhicules des CDU (couloirs des transports en commun, par exemple), conditions d'accès à la ville étendues, contrôle strict des concurrents non utilisateurs du centre, primes ou exonération fiscale à l'achat de véhicules moins polluants, travail d'information, visibilité des transporteurs et services disponibles vis-à-vis des clients (site internet par exemple)...

#### APPLICATION EN WALLONIE

En Wallonie comme ailleurs, le transport de marchandises en ville bénéficie de peu d'attention, contrairement à la mobilité des personnes. Comme le souligne le MET (2003), cela résulte du manque de données sur le fret urbain. En effet, il s'opère souvent par petits véhicules, exclus des études de trafic de marchandises, mais est aussi le fait de déplacements de particuliers (INRETS 1994). De plus, la zone d'étude se révèle compliquée à définir : le fret urbain et les logiques de distribution/enlèvement dépassent les limites des communes centrales et s'organisent sur des régions urbaines entières. Toutefois, l'élaboration du schéma logistique régional tel que souhaité par le CAWA devrait permettre d'avoir une vision plus objective du secteur.

La nouvelle législation wallonne sur la mobilité locale réserve peu de place au transport de marchandises en ville ; il n'en est pas fait mention dans le cahier de charge type du plan communal de mobilité. Quoi qu'il en soit, la localisation de telles plates-formes doit être étudiée avec soin (zone desservie, types de biens transportés, réseaux de transport concernés et infrastructures appropriées déjà disponibles). Plusieurs plates-formes multimodales sont certes déjà envisagées ou en service dans la région ; cependant elles n'ont pas pour vocation première la desserte des villes. Aussi une étude poussée des flux de marchandises à cette échelle est nécessaire pour les régions urbaines où l'installation d'un CDU serait envisagée ; ceci aussi afin de vérifier si l'échelle des villes wallonnes et l'intensité des enlèvements/livraisons permettent d'y envisager cette mesure.