



Étude et forum d'automne 2019 de la CVM

Berne, le 26 novembre 2019

## Les prescriptions sur la circulation routière freinent la nouvelle logistique urbaine

**En matière de gestion du transport, du transbordement et de l'entreposage de marchandises, les villes disposent d'une marge de manœuvre limitée qu'elles pourraient cependant mieux utiliser. Voici la conclusion à laquelle parvient l'étude sur «Les marges de manœuvre des villes dans la logistique urbaine» que la Conférence des villes pour la mobilité a présentée et abordée lors de son forum d'automne 2019. Les villes sont libres de compiler des faits et d'en déduire des concepts. Afin de regrouper de manière adaptée leurs transports d'approvisionnement et d'élimination des déchets, elles feraient bien de développer des coopérations avec le secteur logistique. Pour garantir des plateformes de transbordement, la collaboration avec les cantons est essentielle. La Confédération est tenue d'adapter les prescriptions sur la circulation routière pour ne pas freiner plus longtemps les véhicules de livraison à faibles émissions.**

Les effets de l'expansion de la vente par correspondance, de la densification croissante des constructions et des personnes et du changement climatique exigent des approches conceptuelles pour la gestion du transport de marchandises dans les villes et les agglomérations. **Thomas Schmid** de Rapp, auteur de l'étude «Les marges de manœuvre des villes dans la logistique urbaine», est parvenu à cette conclusion à la suite de son travail sur ce thème qui a été suivi par des praticiens de différentes villes. Il serait opportun de se pencher sur la façon dont les villes veulent répondre à l'augmentation des flux de marchandises sur le dernier kilomètre et à leur complexité croissante par davantage de livraisons à domicile pour une autre raison: les villes peuvent lancer ces réflexions de manière autonome ou en coopération avec leurs agglomérations. Des aides financières aux offres innovantes sont également possibles, par exemple aux réseaux de vélos cargos.

Dans ce contexte, le regroupement adéquat des flux de marchandises et la garantie des stations de transbordement constituent des défis considérables. Pour les relever, des coopérations avec les cantons et le secteur logistique s'imposent. Les cantons peuvent garantir des surfaces appropriées par le biais d'inscriptions au plan directeur tandis que le secteur logistique connaît les besoins de ses clients. Il a par ailleurs déjà expérimenté des modèles qui prévoient un changement de véhicule de livraison entre la livraison à grande échelle dans les différentes régions urbaines et la distribution fine dans les zones densément bâties. Difficile de dire pour le moment quels concepts s'imposeront – que ce soient les grandes plateformes de transport de marchandises proches des centres ou plutôt les petits points de transbordement à différents endroits dans les agglomérations.

**Luca Olivieri**, chef de projet transport de marchandises du canton de Bâle-Ville, qui dispose d'un concept logistique depuis 2016, a mis en lumière les aspects de l'autorisation et de la réglementation des véhicules de livraison compatibles avec la ville ainsi que l'extension envisagée du trafic par vélos cargos. On entend par véhicules de livraison compatibles avec la ville notamment les véhicules de livraison à faibles émissions. Ils pourraient être privilégiés en leur accordant des créneaux horaires plus larges pour la livraison en centre-ville ou l'accès à d'autres zones limitées pour le trafic de livraison. Les créneaux horaires adaptés pour le trafic de livraison gagnent en importance car on attend une hausse importante et constante du trafic lié à la livraison de colis et donc du nombre de véhicules de livraison.



Toutefois, la marge de manœuvre concernant la limitation temporelle des trajets de véhicules de livraison est restreinte. Les véhicules des quelque 190 entreprises de transport enregistrées comme services postaux auprès de la Confédération ne sont notamment pas concernés. On constate ici la nécessité d'une autorisation d'accès plus spécifique et mieux compatible avec la pratique pour les services de la messagerie, de l'express et des colis. À cela s'ajoute le fait que les vélos cargos, qui sont désormais autorisés dans toute l'UE, ne peuvent pas circuler en Suisse ou seulement avec une autorisation spécifique, bien qu'ils ne dépassent que très légèrement les dimensions admises en Suisse. Là encore, des réformes sont nécessaires.

**André Kirchhofer**, vice-directeur de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), souligne la volonté de coopération de sa branche en faveur de solutions innovantes pour le transport de marchandises. Il a présenté les essais lancés par des entreprises logistiques aux côtés des villes de Bâle, Saint-Gall et Zurich pour des stations de transbordement entre des poids-lourds affectés aux longues distances et des petits véhicules pour la distribution fine sur de courtes distances à l'intérieur des villes. Kirchhofer a plaidé en faveur du recours à des incitations pour permettre la percée de solutions innovantes en matière de transport de marchandises et de logistique. À l'opposé, les interdictions doivent être rejetées selon lui.

**Chrystelle Charat**, directrice du département pour l'avenir de la mobilité de l'Office cantonal des transports et **Nicolas Borzykowski**, chef de projet, ont présenté le plan d'action marchandises et logistique urbaine du canton de Genève pour la période 2019 à 2023. Il est également orienté sur un regroupement adéquat du transport de marchandises et sur les stations de transbordement qui en découlent. Comme à Bâle-Ville, des concepts et mesures ont été élaborés en étroite collaboration avec le secteur logistique. En complément des domaines d'action classiques, le plan prévoit également des mesures relatives à l'élimination des déchets et à la gestion du trafic de chantier – notamment la combinaison du transport d'approvisionnement et d'enlèvement ou la valorisation des déchets sur le chantier même.

Souhaits découlant de l'étude et de son élaboration à destination de la Confédération:

- Comblement des lacunes de données dans le domaine du transport routier de marchandises au niveau national (p. ex. proportion des prestations de transport par groupe de produits et par catégorie de routes pour les véhicules de transport routier de marchandises de moins de 3,5 t).
- Examen et établissement de bases juridiques pour l'introduction de redevances liées aux prestations et pour les zones environnementales.
- Examen d'immatriculations facilitées ou promotion de véhicules de logistique urbaine à faibles émissions (base Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, OETV), p. ex. des vélos cargos lourds (> 200 kg) ou larges (> 1 m).
- Spécification d'une autorisation d'accès praticable et durable pour la Poste et les services de livraison de colis (p. ex. pour les interdictions de circuler dans les zones piétonnes dans les centres-villes).
- Collecte et divulgation de données concernant les installations de transport de marchandises existantes, p. ex. des voies de raccordement privées.



**Étude:**

CVM: Les marges de manœuvre des villes dans la logistique urbaine, Rapp AG, Zurich (2019).

**Informations supplémentaires:**

Paul Schneeberger, directeur de la CVM: [paul.schneeberger@staedteverband.ch](mailto:paul.schneeberger@staedteverband.ch)

Thomas Schmid, auteur de l'étude: [thomas.schmid@rapp.ch](mailto:thomas.schmid@rapp.ch)