



Canton de Bâle-Ville

# Régulation de la logistique urbaine l'exemple de Bâle-Ville

**Luca Olivieri**

Stratégie de la mobilité – chef de projet trafic marchandises

Office de la mobilité

Département des travaux et des transports

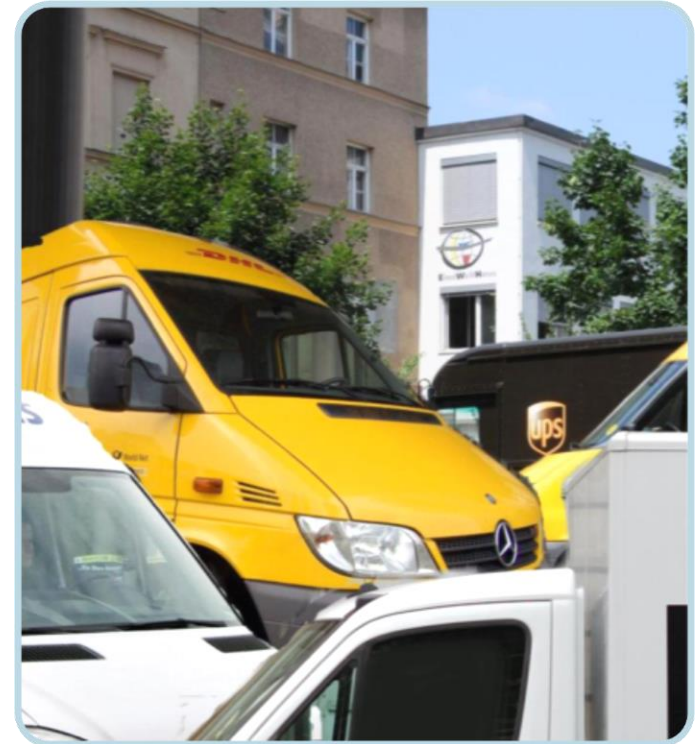
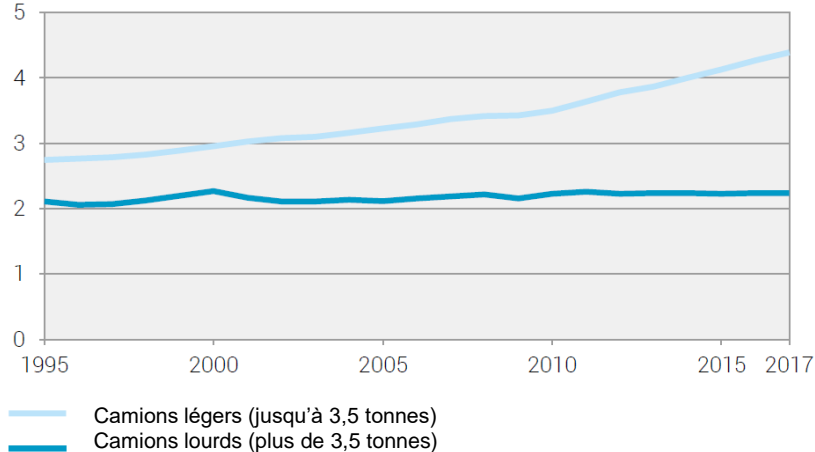
# Les défis (d'aujourd'hui) dans le trafic des marchandises en ville

1. Concurrence pour l'utilisation de **ressources limitées**: sol, espace, infrastructures
2. A Bâle, on estime que la **part du transport de marchandises** atteint environ **25%** de l'ensemble du trafic routier motorisé
3. La **route** restera le **mode de transport dominant** pour les marchandises. Elle est sans concurrence sur le dernier kilomètre
4. L'augmentation du **commerce en ligne** génère de plus en plus de **livraisons à des clients privés**
5. La **moitié des 1900 magasins** de Bâle-Ville sont livrés par des **paquets**, respectivement des envois non groupés et non palettisés (2015)

# Prise en compte des tendances en logistique (aujourd'hui et demain)

Transport de marchandises par la route  
en Suisse **2018**

Milliards de kilomètres-véhicules



[Office fédéral de la statistique (OFS – Mobilité et transports 2018)]

# Objectifs généraux et mesures dérivées



## Objectifs

Contribution du trafic marchandises à la stabilisation du trafic (TIM) **jusqu'en 2020** par un aménagement **efficace** du trafic des marchandises sur le territoire urbain



## Mesures & critères d'évaluation



transports



environnement



économicité

# Quelques projets actuels du concept du trafic des marchandises

micro-dépôts



véhicules à émissions faibles



Thème de discussion actuel:  
homologation; réglementation

«Les rondes du fret»

**Logistikcluster**  
Region Basel

stations à paquets



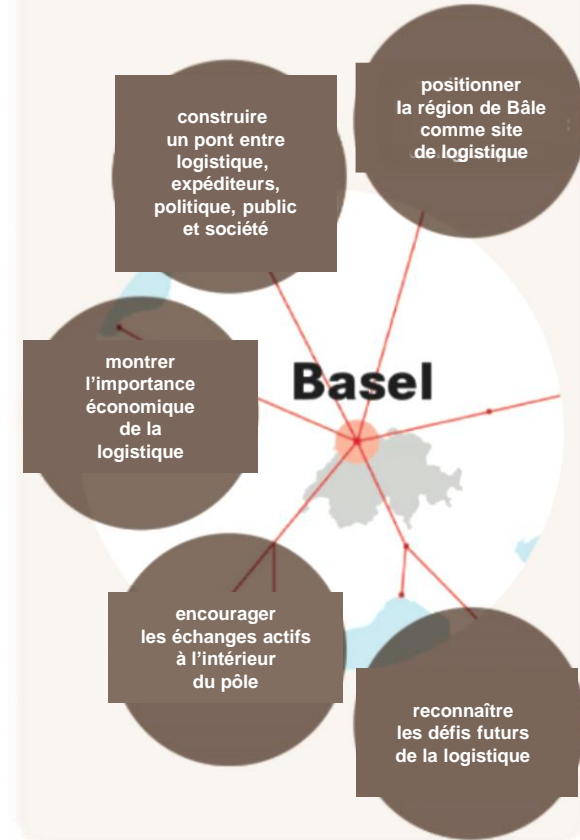
voies de raccordement



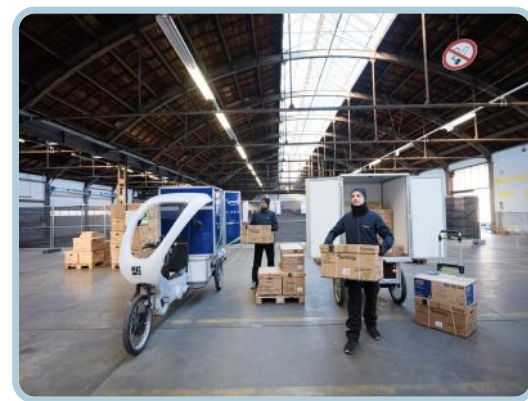
# Logistikcluster Region Basel

Le pôle logistique de la région de Bâle a été créé en 2011, sous la forme d'un partenariat public-privé entre les deux cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne, les associations professionnelles, les exploitants d'infrastructures et la Chambre de commerce des deux Bâle.

## Objectifs et tâches du pôle



## Coup d'œil dans l'atelier: domaine d'action surfaces logistiques



1. **Groupe d'accompagnement** sur le thème des «micro-dépôts» avec les entreprises intéressées
2. Discussions bilatérales et **enquêtes ciblées** auprès de prestataires de services logistiques
3. Identification de sites adaptés (privés et publics) et négociation
4. Organisation de «**tables rondes**» avec les propriétaires et les prestataires logistiques intéressés
5. Contrats entre propriétaires et prestataires. **Sans participation des pouvoirs publics**



# Homologation et réglementation de véhicules de transport adaptés à la ville



Partie 1:  
Règles spéciales pour les véhicules  
locaux à faibles émissions

Partie 2:  
Exploitation du potentiel des  
conteneurs plus petits



## Partie 1: objectif «droits spéciaux pour les véhicules électriques»

- Pour **inciter** à l'achat de véhicules à faibles émissions, les **pouvoirs publics** peuvent accorder des **droits spéciaux** à ces véhicules
- L'**avantage** (par rapport à des interdictions) est que les entreprises de transport restent **libres d'organiser les processus logistiques**
- **Recommandation:** on peut par exemple essayer d'accorder aux véhicules électriques des **horaires de livraison étendus** dans la zone du centre-ville
- À plus long terme, cette extension pourrait être couplée avec des limitations pour les véhicules à propulsion conventionnelle



## Situation de départ: concept de circulation du centre-ville de Bâle

- Le **concept de circulation du centre-ville** de Bâle est en vigueur depuis **2015**
- La **zone centrale** de la ville ne comprend plus désormais que des **zones piétonnes**
- L'accès des véhicules pour la **manutention des marchandises** n'est plus autorisé que de **5:00 à 11:00 heures** les jours ouvrables
- Ceci est prescrit par l'**Ordonnance cantonale** sur l'accès exceptionnel au centre-ville



# Mais: «les courses effectuées au service de la Confédération» restent autorisées (Art. 3 LCR)

- Les cantons et les **communes** ont le droit d'**interdire la circulation** sur certaines routes
- Selon la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR), les «**courses effectuées au service de la Confédération**» restent toutefois **autorisées**

§ *Art. 3 LCR, al. 2 et 3, règle les compétences des cantons et des communes»*

- Par «courses au service de la Confédération», il faut entendre, selon le message sur l'ancienne Constitution fédérale, les **trajets** pour la **Poste** et à des fins **militaires**

(source de l'information: OFROU)



# Qui exploite le «trafic postal»?

- **Trafic postal** jusqu'en 2004 = expéditions de La Poste suisse SA
- En 2004, le **monopole sur les paquets** est tombé. Des prestataires privés ont gagné des parts de marché
- Aujourd'hui, les entreprises privées qui offrent des services portaux en leur nom propre doivent s'enregistrer auprès de la **Commission fédérale de la poste (PostCom)**
- Actuellement, **190 entreprises de transport** sont enregistrées auprès de la PostCom

source: PostCom (octobre 2019)



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössische Postkommission PostCom  
Commission fédérale de la poste PostCom  
Commissione federale delle poste PostCom  
Federal Postal Services Commission PostCom

## Liste des entreprises avec obligation d'annonce ordinaire

État au 5 septembre 2019

7Days Media Services GmbH, Frankfurt/Main (Zweigniederl. Muttenz), nilo Night Logistics  
Apleona HSG AG  
Associazione Saetta Verde  
BONAFIDE LOGISTIC AG  
Citytrans Kurier GmbH  
DHL Parcel (Switzerland) AG  
DHL Express (Schweiz) AG  
die Fliege Velokurier St. Gallen GmbH  
DPD (Schweiz) AG  
DSV Logistics SA  
Epsilon SA  
FedEx Express Switzerland Sàrl  
flash delivery services AG  
G3 Worldwide Mail (Switzerland) AG  
Genossenschaft Veloblitz  
GO! Express & Logistics (Schweiz) AG  
Juracolis.ch Sàrl  
krick cyclomessagerie  
KurierZentrale GmbH  
Lamprecht Transport AG  
La Vélopostale Genève  
Logistik2000 AG  
MeierExpress Sàrl  
Metropol Kurier GmbH  
Naville Distribution S.A.  
Night Star Express (Schweiz) AG  
OLS GmbH Logistik Support  
Panalpina AG  
Planzer KEP AG  
Polysys AG  
Post CH AG  
Presto Presse-Vertriebs AG  
Quali Night AG  
Quickmail AG  
SCHAZO AG  
Schneider + Cie AG  
Streck Transport AG

S. 1/5

## Que signifie «service universel» ?

- Au sens de la loi, le «*libre passage pour l'accès permanent*» ne vaut que pour le trafic postal qui remplit le mandat du **service universel**, ce qui signifie:
- La distribution de **lettres** et de **paquets jusqu'à 20 kg**, selon l'art. 29 al. 1 de l'Ordonnance sur la poste
- Par contre, **les envois par coursier et les express ne font pas partie du service universel** (art. 29 al. 8 Ordonnance sur la poste)

### Mais:

- L'application de la législation actuelle n'est pas contrôlable dans la pratique
- Les autorités de contrôle sont donc très accommodantes et laissent passer les livreurs de marchandises après 11 heures





# Bilan intermédiaire partie 1:

## droits spéciaux pour les véhicules électriques

- On peut supposer que parmi les **véhicules utilitaires électriques**, les **petits véhicules de livraison** de moins de 3,5 tonnes seront les premiers à atteindre la **maturité commerciale**.

Toutefois, les incitations appropriées pour l'utilisation de tels véhicules font défaut.

- La plus forte **augmentation** du trafic de fret dans les centres-villes est attendue dans le domaine des **livraisons de paquets** et des **utilitaires légers** de moins de 3,5 tonnes (effet de structure des marchandises).
- Il est nécessaire d'**agir au plan national** pour la réglementation du trafic dans les centres-villes, en vue d'instaurer une autorisation d'accès spécifique et applicable dans la pratique pour les services de courrier, d'express et de paquets (CEP).
- L'autorisation d'accès devrait valoir autant pour La Poste suisse que pour les services CEP privés.



## Partie 2: objectif

### «développement du trafic des vélos-cargos»

- Le **vélo-cargo** est un moyen de transport à **émissions nulles** ou faibles
- Il existe des vélos-cargos motorisés et non motorisés, à **deux ou plusieurs roues**
- Les **vélos-cargos à plusieurs roues (ou à plusieurs traces)** sont particulièrement **adaptés** pour le transport régulier de grandes quantités de marchandises



# Triporteur (rickshaw)



- Homologué comme vélo dans les pays de l'UE
- Pas homologué comme vélo en Suisse
- Pas non plus homologué comme vélo électrique/cyclomoteur en Suisse
- Raison:  
Les cyclomoteurs ne doivent pas dépasser 1m de large
- Les cyclomoteurs sont monoplaces et à une trace
- Base légale:  
Ordonnance sur les exigences techniques pour les véhicules routiers (OETV), art. 18 a et 175

# Cubicycle



- Homologué comme vélo dans les pays de l'UE
- Pas homologué comme vélo en Suisse
- Pas non plus homologué comme vélo électrique/cyclomoteur en Suisse
- Raison: dépasse 200 kg
- Base légale:  
Ordonnance sur les exigences techniques pour les véhicules routiers (OETV), art. 175

# CarlaCargo (remorque pour le «dernier kilomètre»)



- Homologué dans les pays de l'UE avec moteur
- En Suisse, les remorques avec moteur ne sont pas homologuées
- Raison: «les remorques sont des véhicules sans propulsion propre [...]»
- Base légale:  
Ordonnance sur les exigences techniques pour les véhicules routiers (OETV), art. 19



# Intégration des vélos-cargo dans les processus logistiques



- Homologués comme vélos dans les pays de l'UE
- Pas homologués comme vélos en Suisse
- Depuis peu toutefois comme vélos électriques... (Tages-Anzeiger et NZZ du 17.09.2019)

## Une première suisse sur trois roues

In Zürich sind bald Velos unterwegs, mit denen selbst grosse Möbel transportiert werden können. Der Bund hat das Modell bewilligt.



Möbeltransport leicht gemacht: Diese Fahrzeuge sind ab Mitte Oktober in Zürich zugelassen. Bild: Friedrich Saron Rugg / Imagine Cargo

Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat nach eineinhalb Jahren Prüfung ein Cargotrike-Modell bewilligt, das das Zürcher Start-up-Unternehmen Imagine Cargo auf dem Schweizer Markt einführen will. Das sei eine Premiere, schreibt die NZZ am Dienstag. Die dreirädrigen Transportvelos verfügen hinten über eine Art Schrank, in dem selbst grössere Waren transportiert werden können.

Die Genehmigung sei nötig gewesen, weil die Lastenradfahrer in der Schweiz anders als in der EU nicht als Velos gelten, sondern in die Kategorie Kleinmotorräder fallen. Die Cargotrikes können Velowege und Strassen befahren, ihre Lenker müssen einen Motorfahrzeugführerschein besitzen und eine entsprechende Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben.

# Obstacles à l'homologation de plus gros vélos-cargo



Pas homologables en Suisse comme vélos électriques, parce que:

- Largeur maximale autorisée: 1 m
- Poids total maximal autorisé: 200 kg
- Puissance maximale autorisée: 1 kw

Source: OETV art. 18 et 175



Conséquences négatives:

- **Homologation** et **transformation** des véhicules: cher et fastidieux
- Homologation seulement comme «motocycle léger» (plaque jaune)
- Soumis à l'impôt sur les véhicules à moteur, obligation d'assurance et de permis de conduire
- Pas le droit de pénétrer au centre-ville après 11h
- Pas d'utilisation de piste cyclable
- Pas de droits particuliers par rapport aux camionnettes de livraison «conventionnelles»



## Conclusion provisoire partie II: développement du trafic des vélos-cargo

- Pour que les **vélos-cargo** soient intégrés simplement et rapidement dans les **processus logistiques existants**, il faudrait que les véhicules soient suffisamment grands pour pouvoir transporter des caisses mobiles ou des porte-charges standard.
- En raison de la **réglementation nationale**, de nombreux prestataires de services logistiques n'envisagent même pas d'engager de tels vélos-cargo dans les villes suisses.
- Les articles actuellement en vigueur dans l'**Ordonnance «OETV»** sont considérés comme un **frein à l'innovation**, aussi bien par les représentants de la branche CEP que par le pôle logistique de la région de Bâle et par les autorités cantonales.
- Il faudrait **dissocier** l'obligation d'utiliser les pistes cyclables de la question de l'homologation.

# Perspectives (questions à clarifier)

- Les courses de La Poste suisse et des **190 services postaux répertoriés** , doivent-elles, malgré la libéralisation (2004) encore être interprétées comme des «courses au service de la Confédération»?
- Comment les villes/cantons peuvent-ils à l'avenir **limiter** le «service universel» en-dehors des heures de livraison des marchandises à certains **types de véhicules/technologies de propulsion** sans enfreindre les lois nationales et risquer des poursuites en justice?
- Comment les villes/cantons peuvent-ils promouvoir l'utilisation de **vélos-cargo plus gros** et de **remorques motorisées**, alors qu'en même temps, la législation nationale en restreint l'usage?
- Quelles **lois fédérales** devraient être **adaptées** pour mettre en œuvre les concepts de logistique urbaine présentés ici?

# Merci beaucoup de votre attention!

**Luca Olivieri**

Stratégie de la mobilité –  
chef de projet trafic marchandises  
Office de la mobilité  
Département  
des travaux et des transports

[luca.olivieri@bs.ch](mailto:luca.olivieri@bs.ch)

