



PIERRE GRAS

Les collectivités territoriales pourront mettre en oeuvre des chartes de logistique urbaine durable.

# Un nouveau départ pour la logistique et le fret

Promulguée le 24 décembre dernier, la loi d'orientation des mobilités (LOM) complète la législation en faveur de mobilités plus durables avec, en particulier, des mesures concernant la logistique et le fret. Marina Lagune de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer au ministère de la Transition écologique et solidaire, nous présente ses principaux apports en la matière.



**Diagonal** : Attractivité des pôles urbains et congestion routière vont souvent de pair. Face à la problématique d'approvisionnement de bassins de population importants, quels leviers la LOM met-elle à disposition des acteurs locaux ?

**Marina Lagune** : La loi d'orientation des mobilités (LOM) fixe un objectif de dé-carbonation complète des transports terrestres d'ici à 2050, avec la fin de la vente des voitures et des véhicules utilitaires légers thermiques neufs en 2040. En matière de transport de marchandises, la LOM propose plusieurs leviers aux collectivités territoriales pour atteindre cet objectif. Tout d'abord, celles-ci doivent s'investir dans le verdissement des flottes de véhicules. Il s'agit, en premier lieu, de leur propre flotte de véhicules, dès lors qu'elle dépasse les vingt véhicules de moins de 3,5 tonnes. Mais, elles peuvent aussi y inciter les entreprises et les particuliers. Par exemple, les véhicules à très faibles émissions peuvent bénéficier de facilités de circulation et de stationnement. En outre, les carburants alternatifs peuvent être développés, en déployant notamment des stations de recharge électrique, de gaz ou d'hydrogène. Et parmi les priorités de la LOM, la promotion du vélo concerne aussi les livraisons urbaines, avec le développement des vélos cargo par exemple. Par ailleurs, les documents de planification urbaine peuvent mieux intégrer le transport de marchandises et

des zones à faibles émissions (ZFE) peuvent être instaurées. Selon le niveau de pollution dans les agglomérations, les ZFE seront obligatoires, avant le 31 décembre 2020 ou à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023. Et elles pourront intégrer un contrôle automatisé des véhicules. Le transport de marchandises sera directement concerné, qu'il s'agisse de poids lourds ou de véhicules utilitaires légers (VUL) avec l'interdiction des véhicules les plus polluants. Les artisans et livraisons en compte propre, qui utilisent souvent des véhicules plus anciens, seront particulièrement touchés.

■ ■ **Accroître la part modale de la voie d'eau et du ferroviaire contribue à réduire les émissions atmosphériques dans le transport de marchandises. Que vise la LOM en la matière ?**

La LOM prévoit un programme d'investissement de l'État de 13,7 milliards d'euros (1) pour le transport durant la période 2019-2023. Ceci correspond à une augmentation de 40 % par rapport à la période précédente 2014-2018. Sur le volet "marchandises", les priorités vont à la transition énergétique et à l'amélioration de l'efficacité du système de transport. Parmi les cinq programmes d'investissements prioritaires prévus par la loi, deux viennent soutenir la modernisation des réseaux fluviaux et ferroviaires ainsi que la dé-saturation des grands nœuds ferroviaires. Toujours en matière de transport de marchandises, un troisième programme est consacré au report modal et au développement des

modes massifiés (fer et fluvial) depuis les grands ports maritimes jusqu'au cœur des agglomérations.

Par ailleurs, au-delà des investissements, le rôle de planification des collectivités s'avère déterminant pour le report modal du transport de marchandises. Ainsi, la LOM offre plusieurs nouveaux leviers aux acteurs locaux en la matière. Tout d'abord, remplaçant le "Plan de Déplacements Urbains (PDU)", le "Plan de mobilité" peut désormais intégrer un "schéma de desserte fluviale ou ferroviaire". Les principaux équipements logistiques du territoire y sont identifiés, comme par exemple les quais fluviaux, les zones et équipements d'accès au réseau ferré ou l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs. D'autre part, la LOM vient préciser le code de l'urbanisme pour les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et ouvre la possibilité de délimiter des secteurs pour des équipements logistiques dans les zones urbaines ou à urbaniser.

■ ■ **Jusqu'à maintenant, les autorités organisatrices de la mobilité ne couvraient qu'une partie du territoire français. Quelles dispositions promeut la LOM pour assurer la gouvernance de la logistique urbaine ?**

La LOM permet de doter tous les territoires, y compris les zones péri-urbaines ou peu denses, d'une autorité organisatrice de la mobilité, en charge notamment de la logistique urbaine. En effet, en France, une grande partie des territoires restaient "orphelins", sans PDU ni politique locale de mobilité. Or, les enjeux autour du transport de personnes ou de marchandises étaient loin d'y être absents. La LOM incite donc les EPCI à prendre cette compétence avant le 1er juillet 2021, terme au-delà duquel la région la reprendrait par défaut. Les régions se voient d'ailleurs investies d'un rôle plus global de coordination et de chef de file des mobilités.

■ ■ **Au-delà de ce volet législatif, l'accompagnement des collectivités est-il prévu ?**

Le 27 février dernier, le ministère de la Transition écologique a approuvé le programme "Interlud" relatif aux certificats d'économies d'énergie. Une cinquantaine de territoires pourront ainsi bénéficier d'un accompagnement pour développer leurs politiques locales de logistique urbaine durable. Porté par le Cerema, le consultant Rozo et la confédération du commerce de gros interprofessionnelle (CGI), il répond à la demande d'une meilleure concertation entre les acteurs privés et publics de la logistique, demande exprimée notamment lors des Assises de la mobilité de 2017. Publié en 2019 par l'Ademe et la DGITM, le "guide des engagements volontaires de logistique urbaine durable" en présente les outils méthodologiques. Les collectivités territoriales peuvent ainsi aboutir, en concertation avec les acteurs économiques, à la mise en œuvre de "chartes de logistique urbaine durable". La démarche fait suite à l'expérimentation menée en 2017-2018 avec les métropoles de Montpellier et de Lille, la ville de Dieppe, les communautés d'agglomération du Pays de Lérins et du Pays de Grasse. ■

Propos recueillis par  
Nathalie GARAT

(1) FRETURB est un logiciel conçu par le Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET).

## TOULOUSE

# La Métropole innove avec le plan de déplacements des marchandises

La logistique est au cœur des activités urbaines. Aussi, pour réguler les flux et mieux organiser la distribution des marchandises, Toulouse Métropole a lancé le premier PDM de France. Ce plan, soutenu par les services de l'État, pourrait bousculer bien des habitudes en matière de planification territoriale, de transports, de rapports centre/périphérie. Déjà, des projets prennent forme et impliquent des partenariats renouvelés.



Le transport de marchandises est une activité peu visible et pourtant stratégique. La crise sanitaire du coronavirus l'a révélé au grand jour : remplir les rayons des supermarchés, livrer les hôpitaux et les pharmacies, fournir les commerçants, permettre, en somme, le

maintien des principales fonctions et services d'un territoire, n'a été possible que grâce à la robustesse de l'organisation logistique.

En 2018, la Métropole de Toulouse accueillait 122 000 établissements dédiés à la logistique. Une modélisation menée à partir d'une description de son tissu économique évalue à 300 000 le nombre de mouvements de livraisons chaque semaine. Ils représentent plus de 2 millions de km parcourus. Les trois quarts d'entre eux, d'après le modèle FRETURB (1), se font en trace directe, c'est à dire sans optimisation sous la forme d'une tournée. En ville, les livraisons représentent plus de 100 000 heures par semaine de stationnement, dont le quart en double-file. Ces chiffres montrent l'intensité de l'activité logistique sur la métropole de Toulouse. Ils sont issus de la partie diagnostic de ce qui constitue, depuis le mois de mars 2020, le premier plan de déplacement des marchandises (PDM) de France. Prêt à l'emploi, il n'attend que la délibération de la prochaine équipe du conseil métropolitain. Son ambition est de fédérer les acteurs et d'articuler les différentes échelles du système

