



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# ÉCHOS CGEDD

NUMÉRO 94 | JANVIER 2021

DOSSIER  
**LOGISTIQUE  
URBAINE, ENTRE  
OPPORTUNITÉS  
ET DÉFIS**

P.3 | ACTUALITÉ  
**QUEL DEVENIR  
POUR LE CANAL  
DU RHÔNE À SÈTE ?**

P.12 | REGARD SUR...  
**TRANSPORTS : LA QUALITÉ  
DE SERVICE ÉPROUVÉE  
PAR LES CRISES**



[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)





© DR

RÉGINE BRÉHIER

Membre du CGEDD, section Mobilité et Transports

## La logistique urbaine, un sujet foisonnant

### SOMMAIRE

#### 3 ACTUALITÉS

**Transport fluvial :** quel avenir pour le canal du Rhône à Sète ?

#### 5 DOSSIER

**Logistique urbaine :** entre opportunités et défis

#### 11 LES RAPPORTS

**Présentation** des principaux rapports du CGEDD

#### 12 REGARD SUR...

**Transports :** la qualité de service éprouvée par les crises

Indispensable à la vie des villes et porteuse de nombreux enjeux sociétaux, la logistique urbaine est restée, jusqu'à une époque récente, peu documentée dans sa globalité. Pourtant, les chiffres nous interpellent :

Le dernier kilomètre représente 20 % du coût global de la *supply chain*. On estime généralement que le transport de marchandises représente de 10 à 20 % du trafic urbain, mais est responsable d'un tiers de la pollution en ville.

Au-delà des chiffres, le sujet est foisonnant : multi-acteurs (transporteurs, logisticiens, collectivités, entrepreneurs, commerçants...); multiforme (approvisionnement BTP, évacuation des déchets, approvisionnement des entreprises et magasins, livraison de colis ou de repas aux particuliers...); multi-enjeux (climatiques, économiques, sociaux, urbanistiques...).

La logistique urbaine s'est ainsi vite imposée comme une thématique incontournable du chantier « prospective des mobilités 2040-2060 » que mène le CGEDD en partenariat avec France Stratégie. Pour mettre à plat l'état de l'art ou les chiffres, échanger sur les grandes tendances à l'œuvre ou les facteurs de disruption (e-commerce, constructions en bois...). Nous avons tenu une dizaine d'ateliers depuis

le mois de juin. Avec Anne Bernard-Gély, il nous a également paru naturel d'associer le collègue Transports terrestres et intermodalité du CGEDD à ces travaux. De nombreuses parties prenantes, experts, professionnels, collectivités, administration centrale... ont répondu à l'appel et je les en remercie.

Très riches et passionnants, nos rendez-vous ont permis de partager des résultats de recherches, des comparaisons internationales, des réflexions particulières, des données factuelles, et de confronter à la réalité nos intuitions – parfois démenties –, notamment sur certains aspects du e-commerce.

Les deux phases de confinement que nous venons de vivre ont intensifié le recours au e-commerce, particulièrement en ville, et sans doute accéléré des évolutions. Signe

**« Les deux phases de confinement ont intensifié le recours au e-commerce, particulièrement en ville. »**

de l'actualité de la thématique, deux ministres, quatre ministres délégués et un secrétaire d'État ont signé le 8 septembre une lettre de commande pour une mission conjointe France Stratégie, CGEDD, inspection générale des Finances sur le e-commerce. Le chantier de la logistique urbaine est donc bien ouvert au CGEDD, avec un premier objectif modeste mais affirmé de contribuer à la prospective des mobilités et aux travaux de France Logistique.

#### CGEDD : qui sommes-nous ?

Le conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) est chargé de conseiller le Gouvernement et d'inspecter les services dans les domaines de l'environnement, des transports, du bâtiment et des travaux publics, de la mer, de l'aménagement et du développement durables des territoires, du logement, de l'urbanisme, de la politique de la ville et du changement climatique.

Directeur de la publication : Daniel Bursaux. Rédactrice en chef : Maud de Crépy. Secrétaire de rédaction : Bruno Hémon.

Comité de rédaction : Nadine Asconchilo, Isabelle Auricoste, Corinne Arnoux, Edith Le Capitaine, Françoise Restoin-Morabia, Guy Robin.

Adresse : CGEDD/SG, bureau de la communication, Tour Séquoïa, 92055 La Défense CEDEX. Tél. : 01 40 81 68 63. E-mail : bruno.hemon@developpement-durable.gouv.fr – Site Internet : www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr. Conception et réalisation : CITIZENPRESS 49, rue du Faubourg-Poissonnière, 75009 Paris. Tél. : 01 77 45 86 86. Responsable d'édition : Stéphane Boumendil. Chef de fabrication : Sylvie Esquer.

Impression : Advence. Dépôt légal : À parution.

Photo de couverture : © Arnaud Bouissou-Terra

ISSN : 1966-6586.







Le profil initial du canal au XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle. (source : Riparia, phase 21-3)



TRANSPORT FLUVIAL

# Quel devenir pour le canal du Rhône à Sète ?



Brochure éditée par VNF.

**Lancé il y a dix ans, le plan de modernisation de canal du Rhône à Sète se heurte à des difficultés techniques et environnementales susceptibles d'alourdir son coût financier. Une mission du CGEDD s'est penchée sur les évolutions de cette voie d'eau.**

**L**ong de 68 kilomètres, le canal du Rhône à Sète, réalisé par étapes depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, relie le Petit-Rhône, dans le Gard, au port maritime de Sète, dans l'Hérault. La construction a débuté en 1773, à l'initiative des États du Languedoc, pour que le commerce entre le Rhône et le port de Sète n'ait plus à utiliser le Petit-Rhône, envasé, et la mer, imprévisible. Après divers avatars, le canal est achevé en 1828, au gabarit

qui deviendra le Freycinet. Il longe la Camargue gardoise au milieu de zones humides, puis traverse les étangs palavasiens entre deux berges. Il présente des atouts paysagers et patrimoniaux que les collectivités ont commencé à promouvoir, et une grande partie des abords sont classés au titre de l'environnement. Conçu pour le trafic de fret entre l'axe Rhône-Saône et le port de Sète, il accueille aussi de nombreux bateaux de plaisance.

**68** kilomètres. C'est la longueur du canal du Rhône à Sète.

**156 000** tonnes de marchandise transportée en 2019, contre 260 000 t par an de 2016 à 2018.

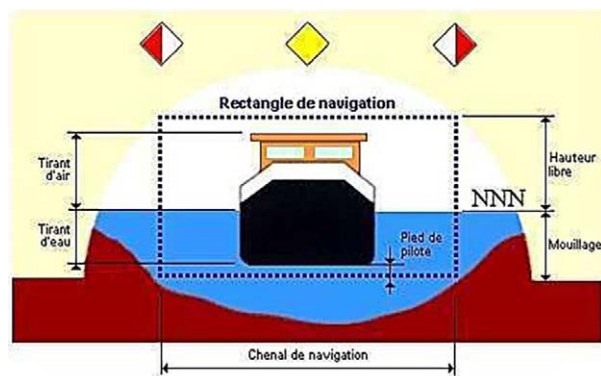
## RECONSTRUCTION D'ÉTANGS

Un plan de modernisation de 100 millions d'euros a été validé en 2010, inscrit au contrat de plan interregional État-Région. Cofinancé par l'État et la région Occitanie, avec l'appui du Fonds européen de développement régional (Feder), le projet est à moitié réalisé, mais VNF s'est trouvé confronté à une fragilisation croissante des berges, dont la reconstruction dans les étangs n'était pas prévue alors même que l'étréitesse du canal impose de redimensionner celles-ci sur un vaste linéaire si l'on veut accueillir les convois visés de 1 800 tonnes. Le trafic actuel de fret sur le canal est faible, 260 000 t par





© DR



© DR

**Le rectangle de navigation.** (source : Enquête publique de la DUP, fascicule D)

an sur 2016-2018 et 156 000 t en 2019. Il s'agit des échanges entre Sète – dont le port est régional depuis 2007 – et l'axe Rhône-Saône.

C'est dans ce contexte difficile et à la demande de VNF que la ministre des Transports auprès du ministre d'État a confié au CGEDD, par lettre du 17 juin 2019, une mission quant au devenir économique et environnemental de cette voie d'eau.

### DRAGAGE ET TRAFIC

L'exploitation par Voies navigables de France (VNF) du canal du Rhône à Sète est coûteuse du fait d'un besoin de dragage important : par tonne de

trafic, le volume à draguer est presque 10 fois plus important que sur le Nord-Pas-de-Calais. Il est structurellement élevé (100 000 m<sup>3</sup>/an) car le canal croise à niveau des fleuves côtiers et ses berges présentent des ouvertures dans les étangs. Elles reculent ou s'affaissent et laissent passer de plus en plus l'eau des étangs, turbide lors des épisodes venteux. Par ailleurs, le coût du dragage s'est accru car la valorisation est compliquée du fait de la réglementation – déchets non dangereux mais non inertes étant salins.

### UN RISQUE POUR LA PÉRENNITÉ DU CANAL

La profondeur du canal est de 2 mètres. Dans la partie héraultaise, deux berges fondées à moins de 2 mètres le séparent des étangs d'une profondeur moindre (cf. coupe). Entre 1990 et 1995, la profondeur est portée à 3 m, sans modification ou renforcement des berges. Le canal est étroit, sans croisement possible des bateaux de charge. Les navires de 700 t et maintenant de 1 200 t, avec l'homogénéisation récente de la largeur, fragilisent les berges qui ont presque

disparu par endroits car elles n'ont pas été conçues pour ce trafic et ce tirant d'eau. En outre, l'avancée du trait de côte marque un risque pour la pérennité du canal à partir de 2050.

### UNE SÉRIE DE RECOMMANDATIONS

Le rapport analyse le trafic fluvial potentiel, les enjeux économiques du port de Sète, les alternatives de report modal, le projet de modernisation en cours, les modalités de dragage, le potentiel de tourisme fluvial, et fait des recommandations. Identifiant le canal comme un bien commun pour les territoires traversés et un possible levier de développement territorial, il définit cinq propositions-scénarios de niveau de service, entre un fret avec des convois de 2 500 t comme sur le Rhône et une seule activité de promenade et de préservation des zones naturelles, en passant par le maintien d'une circulation des bateaux de 1 000, 1 400 ou 1 800 t. Au-delà des travaux déjà effectués, le coût du projet varie de 10 à 225 millions d'euros. Même le maintien des capacités actuelles (1 000 à 1 400 t) impose de lourds travaux sur les berges, compte tenu de l'impératif de réduire le volume des dragages, tant par souci environnemental qu'économique.

### ATTACHEMENT AU PATRIMOINE

La conférence du canal, proposée par le CGEDD dans son rapport, était en cours fin 2020 à l'initiative du préfet de région en lien avec la région Occitanie et pilotée par un préfet nommé à cette fin. Elle visait à conforter la gouvernance et à définir l'avenir du canal. Le succès rencontré par les ateliers thématiques, associant toutes les parties prenantes et bénéficiant d'un appui méthodologique de la DGALN, révèle l'attachement à ce patrimoine et augure d'une décision publique éclairée par la prise en compte des différentes dimensions du développement durable dont le canal pourrait être un démonstrateur.

1. DGALN : direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature

**Marie Deketelaere-Hanna (IGADD-HCSDT) et Marc Sandrin (IGPEF-MT), corédacteurs du rapport**



LOGISTIQUE URBAINE

# ENTRE OPPORTUNITÉS ET DÉFIS



La logistique urbaine désigne l'ensemble des flux physiques et d'information permettant l'acheminement des marchandises à destination ou en provenance d'une aire urbaine. Elle comprend entre autres l'approvisionnement en biens de consommation ou de construction et le transport des déchets des collectivités, entreprises, commerces et particuliers. Si l'urgence environnementale conduit les acteurs du secteur à innover, la croissance de la logistique urbaine appelle à une meilleure régulation au cœur des villes.

« La logistique n'est pas un mal nécessaire, c'est un outil de croissance verte. »

Anne-Marie Idrac,  
présidente de France Logistique



# « Les politiques publiques sur la logistique urbaine se modernisent »



© Bertrand Suard / Terra

**Directrice de recherche à l'Université Gustave Eiffel (chaire Logistics City<sup>1</sup>), Laetitia Dablanc estime que l'évolution des modes de consommation va accélérer le développement de la logistique urbaine et transformer durablement les villes.**

## Quelles sont les grandes tendances en matière de logistique urbaine ?

Ces tendances concernent plusieurs fronts. L'immobilier logistique urbain a considérablement changé, avec la demande d'entrepôts urbains aux architectures innovantes (mixité des usages, bâtiments à étage) et de micro-hubs de logistique urbaine, souvent dans les délaissés urbains et friches (stations-services, parkings). Les modes de transport évoluent : les cargo-cycles ne sont plus réservés aux start-up et sont adoptés par les grands comptes, qui déploient aussi des véhicules électriques de livraison (au contraire cependant des PME du dernier kilomètre, en proie à des difficultés économiques). Les politiques

publiques sur la logistique urbaine se modernisent avec l'adoption de *data analytics* pour les modèles de fret urbain et les bilans carbone, la mise en place des zones à faibles émissions – et même zéro émission maintenant –, de nouveaux partages de la voirie, la promotion de la cyclo-logistique et des véhicules propres, l'économie circulaire.

## Quelles sont les innovations qui impacteront durablement la logistique urbaine ?

Très certainement les innovations organisationnelles : les nouvelles chaînes de logistique urbaine basées sur la massification des parcours d'approche, l'usage d'entrepôts urbains et de nouveaux types de véhicules pour les derniers kilomètres (y compris, à terme, des modes automatisés), le tout soutenu par le traitement de données massives. Ce qui me frappe aussi, c'est la croissance régulière des volumes livrés via des applications numériques et l'emploi de *gig workers*, que l'on appelle en France les livreurs « ubérisés ». Dans le pays se créent plus de 4 000 microentreprises de livraison express par mois<sup>2</sup>. Cela représente des jobs pour des populations métropolitaines sans qualification qui souvent ont des difficultés d'accès à

## LA LOGISTIQUE URBAINE EN CHIFFRES



« Ce qui me frappe, c'est la croissance régulière des volumes livrés via des applications numériques. »

Laetitia Dablanc

l'emploi, mais ces évolutions s'accompagnent de précarité et de dysfonctionnements sociaux (partages de comptes, presque toujours dans l'illégalité). Une amélioration du statut, des efforts de qualification professionnelle auprès de ces nouveaux publics du fret et de la logistique doivent être entrepris.

### La crise sanitaire influencera-t-elle la logistique urbaine ?

Elle change la demande et renforce le poids du B2C<sup>3</sup>. Commander en ligne, auprès de commerces devenus eux-mêmes « omni-canal », être livré de plus en plus rapidement : voilà qui était déjà banal dans les métropoles mais, depuis la pandémie, on voit ces évolutions s'accélérer : les Français, en septembre 2020, consomment 26 % de plus en ligne par rapport à février 2020, un taux qui monte à 27 % pour l'alimentaire<sup>4</sup>. Pour les livraisons « instantanées » (moins de deux heures après la commande), ces évolutions sont encore plus rapides : UberEats a accru son chiffre d'affaires de 135 % au troisième trimestre 2020 par rapport au troisième trimestre 2019.

Toutes ces évolutions sont prises en compte dans les scénarios identifiés pour la logistique urbaine dans le cadre des travaux sur la prospective des mobilités 2040-2060 du CGEDD, auxquels je participe avec grand intérêt.

1. <https://www.lvmt.fr/chaires/logistics-city>

2. Code NAF 5320Z, chiffres 2019. Voir aussi les enquêtes sur les auto-entrepreneurs à Paris : <https://www.lvmt.fr/wp-content/uploads/2020/06/Rapport-enque%CC%82te-2020.pdf>

3. B2C – Business to Consumer, ou livraison au consommateur après achat en ligne.

4. BCG/Fox Intelligence – la méthodologie adoptée surreprésente les urbains.



**LA LOGISTIQUE PÈSE 10 % DU PIB NATIONAL,** 200 milliards d'euros de chiffres d'affaires, et 1,8 million d'emplois. Son marché croît de 5 % par an.



**PLUS DE 60 % DES MOUVEMENTS DE MARCHANDISES SE FONT SUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS.**



**LE E-COMMERCE REPRÉSENTE 10 % DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU COMMERCE DE DÉTAIL** soit 100 milliards d'euros en 2019 en France, en croissance de près de 12 %<sup>7</sup>. En 2017, les particuliers recevaient la moitié des livraisons des messageries express (Chronopost, UPS, Fedex), contre 20 % au début des années 2000. 20 % du parc de 80 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts logistique français se situe en Ile-de-France. Entre 1987 et 2008, le parc francilien a crû de 40 % mais chuté de 9 % à Paris et en petite couronne. La distance moyenne entre les entrepôts et le centre de Paris a presque triplé depuis 1970, passant de 6 à 16 km<sup>8</sup>.



**LES VILLES SONT À LA SOURCE DE L'ESSENTIEL DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

Selon le cabinet McKinsey, les 600 plus grandes villes créent déjà près de 60 % du produit intérieur brut (PIB) mondial. Les ménages représentent 50 % du transport de marchandises en ville, les entreprises 40 % et les flux annexes (BTP, déchets, etc.) 10 %<sup>4</sup>. En Île-de-France, les pondéreux (BTP, déchets, agro-alimentaire...) représentent 2/3 des tonnes transportées.



**EN MATIÈRE DE RECYCLAGE, 80 % DES ÉMISSIONS DIRECTES DE CO<sub>2</sub> D'UN GROUPE COMME PAPREC SONT LIÉES AU TRANSPORT.**



**UNE PART TRÈS IMPORTANTE DES MOUVEMENTS EST RÉALISÉE AU MOYEN DE VÉHICULES DE MOINS DE 3,5 T** (68 % à Bordeaux<sup>5</sup> et 60 % à Paris<sup>6</sup>). En 2017, 97 % du parc utilitaire francilien était motorisé « diesel ».

4. Source : LAET

5. Source : LAET

6. Source : Ville de Paris

7. Source : LAET

8. Source : La Poste

## TERRITOIRES

# À l'épreuve de la transition écologique

La croissance de la logistique urbaine représente un défi à la fois économique et environnemental pour les villes et les agglomérations. Michèle-Angélique Nicol, chargée de projets logistique urbaine à la Ville de Paris, et Chloé Perreau, directrice de missions Innovation et partenariats – Environnement & Transports à Montpellier Méditerranée Métropole, répondent à nos questions.

## Quels sont les principaux enjeux de la logistique urbaine pour votre collectivité ?

**Chloé Perreau :** La diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques est au cœur des politiques menées par les grandes villes. À Montpellier Méditerranée Métropole, l'objectif est la fin des poids lourds diesel sur les 31 communes de la Métropole à l'horizon 2025.

**Michèle-Angélique Nicol :** Le calendrier prévisionnel de la ZFE à Paris prévoit l'interdiction de tous les véhicules diesel en 2024 et l'interdiction de tous les véhicules à moteur thermiques en 2030<sup>1</sup>. Ce calendrier est très ambitieux pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, qui sont dans leur quasi-totalité équipés de moteurs diesel et pour lesquels l'offre alternative en motorisation essence est quasi inexistante, contrairement à l'offre pour les véhicules particuliers. L'échéance 2024 se traduit donc par la nécessité de se tourner dès à présent vers des véhicules gaz naturel pour véhicules (GNV) ou électriques, l'offre hydrogène étant encore confidentielle. L'accompagnement des entreprises par les pouvoirs publics est donc déterminant pour la réussite de ce défi environnemental.

**Ch. P :** Un autre enjeu pour Montpellier est de favoriser les circuits alimentaires de proximité, cela passe



par des solutions logistiques optimisées pour diminuer le coût du transport, qui pèse lourd dans le prix des produits, mais plus globalement par une structuration des filières locales de production pour répondre aux besoins des commerces de proximité, de la restauration collective, et du e-commerce.

**M.-A. N :** Les nouvelles habitudes de consommation, avec notamment la montée en puissance du e-commerce et plus généralement des pratiques de livraison à domicile, ont transformé rapidement et profondément la mobilité des biens sur le territoire parisien. L'actuelle crise sanitaire a en outre accéléré cette tendance. La livraison à domicile connaît aujourd'hui un essor peu maîtrisé, qui s'étend au commerce de proximité et à la restauration, avec le recours à de nouveaux modes de distribution (véhicules utilitaires légers, vélos cargos, vélos...). Cela interroge l'actuel partage de l'espace public (enjeux de sécurité, de congestion) et les modèles sociaux sous-jacents (ubérisation, conditions de travail...).

**Ch. P :** L'obligation pour les producteurs et détenteurs de déchets (entreprises, commerces, administrations...) de trier à la source cinq flux de déchets (les papiers et les cartons, le métal, le plastique, le verre, le bois) ainsi que la volonté politique de la Métropole de Montpellier de tendre vers un terri-





## L'expertise scientifique du LAET

Très engagé dans le programme national « Marchandises en ville », le laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET) rattaché au CNRS, à l'Université Lyon II et à l'ENTPE, conduit de nombreux travaux de recherche sur la logistique urbaine. Il a conçu et mis en œuvre différents dispositifs d'enquête originaux sur la mobilité urbaine des marchandises : enquêtes Transport de marchandises en ville (flux B2B), Achats découplés des ménages (flux B2C) et Déchets des ménages.

Sur cette base, il développe les modèles [Freturb](#) et [Silogues](#) qui permettent de diagnostiquer les flux et simuler des scénarios prospectifs. Il contribue à sensibiliser autour des enjeux de la logistique urbaine via des jeux sérieux ([Urbalog](#), [Caléac](#)) ou des guides pratiques comme « [Les 7 familles d'actions pour les marchandises en ville](#) ». Le LAET a apporté son savoir-faire au chantier prospective des mobilités 2040/2060 pour approcher quantitativement le sujet de la logistique urbaine.



© MEDDTL

différents types de véhicules (bus, camions...). Avec 15 000 poids lourds par jour sur l'autoroute au droit de Montpellier, l'enjeu pour les pouvoirs publics est de favoriser le report modal vers le transport fluvial et le ferroviaire en s'appuyant sur les ports maritimes méditerranéens de Sète et de Marseille. La mixité passagers-fret de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est essentielle pour réduire les émissions de GES.

### Quelles conséquences pour l'organisation de l'espace public ?

**Michèle-Angélique Nicol :** De nouvelles formes de partage de l'espace public, à la fois spatial et temporel, vont être proposées et étudiées à l'occasion des états généraux du stationnement, dont la phase de concertation vient de débuter. L'ambition municipale de transformer la moitié du stationnement sur voirie pour de nouveaux usages est une opportunité pour repenser la place accordée aujourd'hui aux livraisons sur l'espace public et apaiser sa cohabitation avec les autres usages.

**Chloé Perreau :** Afin de favoriser les circuits alimentaires de proximité, la Métropole a fait le choix de maintenir son marché d'intérêt national (MIN) en plein cœur de ville et de développer ses activités de transformation. Le MIN encourage les solutions de mutualisation en véhicules décarbonés. De nouveaux espaces logistiques urbains sont par ailleurs en cours de création. En partenariat avec la Ville de Montpellier, la Métropole travaille à une meilleure optimisation des aires de livraisons.

1. La zone à faible émission (ZFE) prévoit l'interdiction de tous les véhicules Crit'Air 2 en 2024 et l'interdiction de tous les véhicules Crit'Air 1 en 2030, à l'intérieur de la zone intra-A86, de 8 h à 20 h et 7/7j pour les véhicules de plus de 3,5 t.

toire zéro déchet posent de nouveaux enjeux en termes de transport des flux « reverse », avec le développement de nouvelles filières : compostage, emballages consignés par exemple.

### Comment votre collectivité envisage-t-elle d'accompagner ce mouvement ?

**Michèle-Angélique Nicol :** La Ville de Paris a mis en place, concomitamment à l'instauration de sa ZFE, un dispositif d'aide à l'achat de véhicules propres à destination des professionnels des TPE et PME de moins de 50 salariés. Ce dispositif fait aujourd'hui l'objet d'un bilan qui va déboucher sur de nouvelles propositions d'accompagnement des entreprises, tenant compte des difficultés économiques liées à la crise sanitaire que nous connaissons.

**Chloé Perreau :** Afin d'accompagner la transition énergétique, la Métropole a implanté un réseau de bornes de recharge électrique sur son territoire. En partenariat avec des industriels, de nouveaux véhicules électriques et modulaires sont en cours de tests. La Métropole favorise l'implantation de stations GNV et a initié le projet MH2, « Montpellier Horizon Hydrogène », avec des partenaires privés. Ce projet consiste en la production d'hydrogène à partir d'énergie photovoltaïque, en vue d'alimenter



# L'ADEME agit pour une logistique plus verte



## L'agence de la Transition écologique (ADEME) contribue à éclairer les collectivités territoriales et les professionnels pour une meilleure organisation des transports urbains de marchandises.

**P**arfois en lien avec d'autres opérateurs de l'État, l'ADEME met à la disposition des acteurs un large éventail d'outils opérationnels :

- Le **programme EVE** accompagne les professionnels dans l'amélioration de leur performance énergétique et environnementale grâce à des dispositifs d'engagements volontaires (35 % de la flotte française) et la labellisation des transporteurs les plus performants.
- La **Fabrique de la logistique** est une plateforme d'accélération de projets innovants et ouverts sur la thématique de la logistique, visant la création de biens communs. Elle regroupe une quarantaine de communautés d'intérêt.
- Le **référentiel de responsabilité sociétale des entreprises (RSE)** en logistique, piloté par la DGITM, met à disposition [un guide d'engagement volontaire](#).
- L'**écolabel des chaînes logistiques** (en développement) a pour but de valoriser les chaînes logistiques les plus performantes en matière de gestion

et de maîtrise des émissions de CO<sub>2</sub>.

- Le **cadre national** pour les chartes de logistique urbaine durable encourage la signature de chartes locales. L'objectif est de diffuser les bonnes pratiques au sein des collectivités. Elle s'accompagne d'une boîte à outils méthodologiques.
- Le **programme CEE Interlud** accompagne les collectivités qui voudraient s'engager (objectif de 50 chartes d'ici trois ans).

L'ADEME agit également en faveur de la connaissance de l'organisation et des pratiques, notamment au travers d'études sur le cotransportage, la robotisation ou le profil des acheteurs en e-commerce. Elle soutient l'aide au développement et à l'expérimentation de solutions innovantes à travers des appels à projets de recherche et innovation nationaux (LUDSI, RobNum, [TRANSLOG](#), Investissements d'avenir) ou régionaux.

Enfin, la chaire Logistique Urbaine recherche de nouvelles solutions et peut faire l'objet d'actions de mécénat de la part de ses partenaires.

## CGEDD : une démarche à 360°

**Quelle sera la valeur ajoutée de l'exercice de prospective du CGEDD pour la logistique urbaine ?**

L'atelier « logistique urbaine » de 2020, piloté par le CGEDD avec le soutien de Laetitia Dablanc, a rassemblé sur plusieurs sessions, une quinzaine de personnes et s'est engagé dans une démarche d'audition à 360°.

Les experts rencontrés<sup>1</sup> sont représentatifs de la diversité des acteurs qui s'intéressent au sujet (universitaires, professionnels de la logistique, collectivités locales, opérateurs de l'État...). Leurs interventions ont mis en lumière les nombreuses facettes de la logistique urbaine et ainsi la diversité des enjeux et des leviers pour l'action publique mais aussi la multiplicité des déterminants et des possibles pour demain.

Même si cette contribution n'est qu'un volet parmi beaucoup d'autres de l'exercice de prospective et que le défaut de séries historiques chiffrées a pu être un frein à ses travaux, l'atelier s'est donné pour ambition de rassembler les expériences et expertises et en déduire des lignes de questionnement utiles pour demain. Ces travaux seront mis à la disposition d'Anne-Marie Idrac (présidente de France-Logistique), Anne-Marie Jean (présidente du Port autonome de Strasbourg) et Jean-Jacques Bolzan (maire adjoint de Toulouse) à qui le premier comité interministériel de la logistique (CILOG), réuni le lundi 7 décembre 2020 sous la présidence des ministres chargés de l'industrie et des transports a confié une mission pour définir une stratégie nationale de la logistique urbaine (ou du dernier km) avec un objectif de remise du rapport mi 2021.

1. ADEME, APUR, Bureau 6-t, CEREMA, DB Schenker, IDDRI, LAET, Métropole Aix-Marseille, Métropole Montpellier Méditerranée, PAPREC, Rensselaer Polytechnic Institute de New York, Smart Construction Logistics, Université Gustave Eiffel, ville de Paris.



### ► BILAN DU DISPOSITIF DES ORGANISMES UNIQUES DE GESTION COLLECTIVE (OUGC) DES PRÉLÈVEMENTS D'EAU POUR L'IRRIGATION

Rapport n° 013017-01 – octobre 2020 - Bruno Cinotti, Bertrand Galtier, CGEDD; Yves Granger, CGAAER

La création des organismes uniques de gestion collective (OUGC) avait pour objectif d'instaurer une gestion collective de l'eau dédiée à l'irrigation grâce à de nouvelles modalités de partage de l'eau entre tous les préleveurs irrigants. La mission confirme le besoin d'une vision collective partagée, tout particulièrement au regard des effets du changement climatique et de la raréfaction annoncée de la pluviométrie estivale. À cet égard, l'OUGC apparaît comme une réponse pertinente pour assurer avec efficacité la gestion collective de l'eau sur un territoire hydrologique cohérent. La mission propose d'alléger les procédures d'établissement des plans annuels de répartition (PAR) en supprimant l'homologation par le préfet, ainsi que l'avis obligatoire des conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST). D'importants progrès doivent être réalisés par un meilleur partage de données entre OUGC, services de l'État

et agences de l'eau. Ainsi, à condition d'être consolidé par une meilleure assise juridique et une formalisation de ses liens avec l'irrigant, l'OUGC est un dispositif à promouvoir, y compris hors des zones de répartition des eaux (ZRE), pour préparer l'agriculture irriguée de demain aux défis du changement climatique.

### ► LE PHÉNOMÈNE DE NON-ASSURANCE DANS LES DÉPARTEMENTS ET COLLECTIVITÉS D'OUTRE-MER

Rapport n°012891-01 décembre 2020 - Sylvie Banoun, CGEDD; Adolphe Colrat, Quentin Jagorel, Guillaume Mars, IGF

À la suite des cyclones Irma et Maria, dévastateurs, survenus en septembre 2017 dans les Antilles, la ministre des Outre-mer, le ministre de l'Économie et des finances et la ministre de la Cohésion des territoires ont missionné, fin 2019, l'inspection générale des finances (IGF) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) au sujet du phénomène de non-assurance dans les départements et collectivités d'Outre-mer. Le rapport : 1° dresse un état des lieux complet et détaillé du phénomène de non-assurance dans les Outre-mer et de ses causes ; 2° propose des mesures

susceptibles d'augmenter le taux de souscription à l'assurance dans les outre-mer.

### ► IMPACT DE LA CRISE LIÉE À LA COVID 19 SUR LES ÉCO-ORGANISMES ET LA FILIÈRE DE RECYCLAGE DES PLASTIQUES

Rapport n° 013407-01 – octobre 2020 - Yvan Aujollet, Pascal Douard, CGEDD; Dominique Dron, Philippe Louviau, CGE

Les éco-organismes impliqués dans la mise en œuvre des systèmes de responsabilité élargie des producteurs (REP) ont surmonté la crise et estiment, à l'exception d'Ecomobilier, ne pas être en difficulté financière à court terme. La mission recommande de prolonger d'un an les agréments des éco-organismes venant à terme en 2020, de réfléchir à une forme de contribution exceptionnelle de l'État en cas de défaillances répétées de ses contributeurs mettant en péril un éco-organisme, d'augmenter le soutien d'Eco-TLC à ses opérateurs au vu des besoins accrus de valorisation et de recyclage des déchets textiles, d'envisager la valorisation énergétique de certains déchets dans les collectivités d'outre-mer pour produire de l'électricité. La filière de recyclage des plastiques a été doublement impactée par la crise, d'une part du fait du

ralentissement de l'activité de secteurs comme l'automobile ou le bâtiment qui utilisent des matières premières recyclées (MPR), d'autre part à cause de la diminution des prix des matières vierges (MV), corrélés à ceux du pétrole. La mission privilégie les propositions permettant une meilleure caractérisation et connaissance du recyclage comme notamment comptabilisation par branche des MPR utilisées, et soutien à une harmonisation européenne des caractérisations, comptages et contrôles des MPR. La mission recommande de répercuter la taxe européenne sur les déchets d'emballage en plastique non recyclé sur les metteurs en marché. Elle recommande enfin de soutenir les organisations telles qu'Emmaüs, que leur statut d'organisme d'accueil communautaire et d'activités solidaires (OACAS) a privées des aides gouvernementales alors qu'elles jouent un rôle essentiel dans certaines filières de recyclage, et d'accorder une attention particulière à la recapitalisation des PME du recyclage impactées par la crise Covid.

► **POUR EN SAVOIR PLUS**  
Bureau des rapports  
et de la documentation  
Courriel : [francoise.restoin-morabia@developpement-durable.gouv.fr](mailto:francoise.restoin-morabia@developpement-durable.gouv.fr)



TRANSPORTS

# La qualité de service éprouvée par les crises

**L'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) a rendu public son dernier bilan semestriel sur la qualité de service. Dans un contexte marqué par des mouvements sociaux et par la pandémie, l'AQST observe une dégradation au premier semestre 2020.**

**A**près une année 2019 marquée par les répercussions de la grève nationale contre la réforme des régimes de retraite, la qualité de service des transports aériens et ferroviaires de voyageurs a été impactée par la poursuite de ce mouvement social en janvier 2020, puis surtout par les mesures adoptées pour lutter contre la crise sanitaire mondiale de la Covid-19 et la propagation du virus en France.

Le confinement instauré du 17 mars au 11 mai 2020 a provoqué l'effondrement du trafic (offre comme demande) des modes aérien et ferroviaire, entraînant de très nombreuses déprogrammations de vols et la mise en place de plans de transports adaptés (réduction de l'offre de trains) par les différents services ferroviaires de voyageurs. Les conséquences de la crise sanitaire ont également

## 1%

**Le trafic aérien** enregistré en avril 2020 représentait à peine 1 % de son niveau d'avril 2019 (source : DGAC).

entraîné de nombreuses annulations de trains pour certains services ferroviaires. Dans ce contexte très défavorable, l'AQST note une dégradation des taux d'annulations par rapport au premier semestre 2019 pour l'ensemble des services ferroviaires et aériens. L'AQST souligne également une dégradation de la ponctualité par rapport au premier semestre 2019 pour l'ensemble des services ferroviaires.

### DISPARITÉS GÉOGRAPHIQUES

La grève nationale contre la réforme des retraites au mois de janvier, puis les répercussions des mesures sanitaires ont engendré de très nombreuses déprogrammations et annulations de trains qui ont impacté les services ferroviaires au premier semestre 2020.

Pour le TER, le suivi réalisé par l'AQST met en avant de fortes disparités géographiques. Par exemple, la région Bretagne affiche au premier semestre 1,2 % d'annulations (le meilleur taux), contre 3,2 % dans les Hauts-de-France. Concernant la ponctualité, la meilleure performance est atteinte par la région Bretagne avec 3,7 % et la plus mauvaise par la région Normandie avec 11,6 % au premier semestre 2020.

Pour les RER et Transilien, l'AQST constate une légère dégradation de la « ponctualité voyageurs » suivie par Île-de-France Mobilités qui passe de 9,1 % à 11,0 %

entre les premiers semestres 2019 et 2020. Dans le détail, si la ponctualité de la ligne RER A s'améliore dans la continuité des progrès des deux dernières années – consécutifs à la redéfinition des horaires –, la majorité des lignes ont vu leur ponctualité se dégrader au premier semestre 2020, en particulier les lignes RER B et E, et la ligne Transilien U. À noter qu'au premier semestre 2020 aucune ligne de RER ou Transilien n'atteint l'objectif de ponctualité fixé par Île-de-France Mobilités dans le contrat qui lie l'autorité organisatrice aux opérateurs, même si les lignes A, K et N sont très proches de l'objectif.

En revanche, l'évolution du niveau de ponctualité est contrastée dans le secteur aérien selon les catégories de vols (intérieurs, moyen-courriers ou long-courriers), dans un contexte de forte baisse de l'offre et de la demande de vols liée aux répercussions de la crise sanitaire. En ce qui concerne les vols long-courriers, ce sont les liaisons avec l'outre-mer (Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Saint-Denis de la Réunion) qui atteignent – comme les années précédentes – les niveaux de retard les plus préoccupants.

**► POUR EN SAVOIR PLUS**  
Retrouvez l'ensemble des résultats et des analyses dans le rapport détaillé de l'AQST sur le site [www.qualitetransports.gouv.fr](http://www.qualitetransports.gouv.fr)