
Logistique urbaine durable : un exemple grenoblois de politique urbaine intégrée

Jacques Wiart

 <https://www.peren-revues.fr/pollutionatmospherique/5463>

DOI : 10.4267/pollution-atmospherique.5463

Electronic reference

Jacques Wiart, « Logistique urbaine durable : un exemple grenoblois de politique urbaine intégrée », *Pollution atmosphérique* [Online], 228 | 2016, Online since 11 avril 2016, connection on 08 mars 2026. URL : <https://www.peren-revues.fr/pollutionatmospherique/5463>

Copyright

CC-BY

Logistique urbaine durable : un exemple grenoblois de politique urbaine intégrée

Jacques Wiart

OUTLINE

1. La vitalité des centres-villes en question
2. L'objectif de maîtrise de la pollution atmosphérique
3. La mise en œuvre du projet repose sur l'intérêt que lui portent les transporteurs
4. Perspectives

TEXT

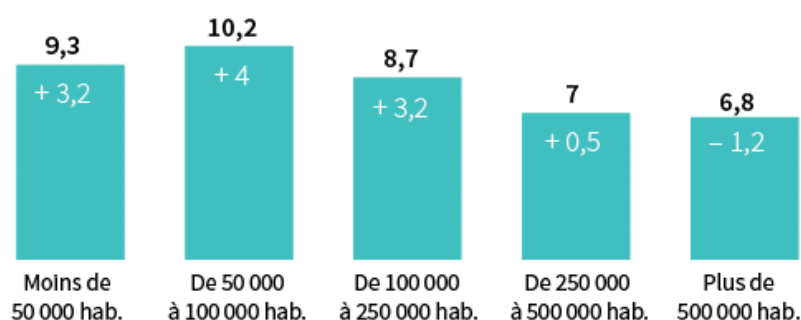
- 1 La métropole grenobloise va mettre en œuvre un CDU¹, Centre de Distribution Urbaine. Il s'agit d'une plate-forme logistique qui incite à la rupture de charge des gros véhicules en entrée de ville pour les inciter à rester en périphérie et éviter l'engorgement de la ville par de gros camions, et ainsi réduire la pollution de l'air. Dans ce concept, le relais est pris par des transporteurs, équipés de véhicules propres et plus petits, qui connaissent bien la ville, regroupent et densifient les livraisons, et évitent ainsi à la fois la pollution et les pertes de temps liées à la méconnaissance des modalités de circulation dans la ville de Grenoble.



- 2 Ce projet poursuit deux objectifs : l'amélioration de la qualité de l'air et la possibilité de redonner une réelle vitalité au centre-ville.

1. La vitalité des centres-villes en question

VACANCE COMMERCIALE DES CENTRES-VILLES FRANÇAIS SELON LA TAILLE, EN % ET ÉVOLUTION DU TAUX DEPUIS 2001, EN POINTS



VACANCE COMMERCIALE EN FRANCE, EN % (ÉCHELLE DE GAUCHE) ET NOMBRE D'OUVERTURES D'ESPACES COMMERCIAUX DE PÉRIPHÉRIE (ÉCHELLE DE DROITE)

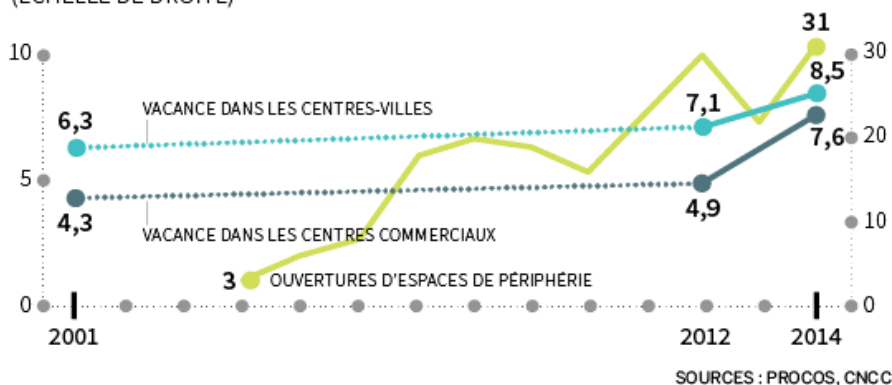


Figure 1. Résultats de l'étude PROCOS cités dans *Le Monde* du 12 janvier 2016.

Les enquêtes réalisées par PROCOS (PROMotion des COMmerces et Services Spécialisés) sont éloquentes à ce sujet. La proportion des magasins vides augmente dans les centres-villes en France (figure 1). En 2014, le taux atteint par la vacance commerciale des centres des 300 plus grandes villes françaises était de 8,4 %. Grenoble souffre un peu moins, avec un taux de

vacance proche de 6 %, mais on ne peut se satisfaire de ce résultat. Le signal est suffisamment inquiétant pour réagir !

Ce phénomène est une conséquence de l'étalement urbain qui déplace la population vers les périphéries et crée des zones spécialisées, monofonctionnelles – commerciales, industrielles, loisirs et autres – qui attirent le client au détriment des entreprises et commerces de proximité. Le foncier dans le centre de la ville de Grenoble est convoité, et les promoteurs construisent des logements d'un certain standing pour rentabiliser le prix d'achat, ce qui fait monter la valeur du foncier. Ainsi, les commerçants et entreprises, découragés par des loyers trop élevés, sont incités à délaisser le centre des villes.

Il est possible également d'ajouter la concurrence des grandes surfaces, phénomène qui a été vécu récemment à Annecy où l'implantation d'un grand centre commercial excentré a tué la dynamique du centre-ville. Cependant, un mouvement inverse se manifeste actuellement. Les centres commerciaux se concurrencent entre eux et voient leur chiffre d'affaire s'éroder. Et une reconquête des cœurs de ville s'opère. Mais la cherté du foncier reste une vraie difficulté.

Or la métropole grenobloise a pour ambition de conserver la dynamique des divers centres de vie – et pas seulement la ville-centre historique –, de réduire le taux des locaux commerciaux vacants tout en menant une politique rigoureuse pour maîtriser la pollution atmosphérique dans la continuité des aménagements précédents : zones piétonnes et développement du tramway, voire le développement d'un « Métrocâble ».

Lors des Assises du commerce à Grenoble, les commerçants ont fait part de leur désir d'éviter la désertification des centres, tout en reconnaissant que la montée de l'e-commerce est inéluctable. La municipalité a donc pour ambition d'aider les commerçants à s'adapter, en installant par exemple des points de réception des colis. Les unions commerçantes reconnaissent que les achats ne sont pas liés uniquement à la présence de parkings qui, au demeurant, sont loin d'être pleins. Une étude de l'ADEME a montré que les automobilistes sont des clients volatiles, tandis que les cyclistes et les piétons sont des « acheteurs fidèles ». Le vélo est l'ami des commerces à condition de bénéficier d'aménagements spécifiques. Il peut même être utilisé pour les livraisons. De petites entreprises se sont développées en pratiquant la messagerie et les livraisons en vélo. Leur réussite s'explique par la topographie grenobloise qui définit un centre-ville particulièrement dense car limité par les montagnes.

2. L'objectif de maîtrise de la pollution atmosphérique

- 3 Ce projet ne s'inscrit pas dans la perspective de « lutter contre » la voiture ! Ce serait une vision dogmatique et agressive, qui n'est nullement la nôtre. L'idée développée par les élus grenoblois consiste plutôt à rééquilibrer l'empreinte de la voiture en ville au bénéfice des autres modes. En matière de logistique, ce projet consiste à favoriser l'accès de la ville à des véhicules de livraison propres, mais avec un modèle économique viable, seul moyen de favoriser l'adhésion des gros transporteurs à ce projet. D'après le PPA de Grenoble (Plan de Protection de l'Atmosphère, 2010), le transport de marchandises représente 11 % des émissions de gaz à effet de serre de la métropole ; le seul trafic poids lourds ne représente que 5 % du trafic routier total observé dans l'agglomération (enquête Cordon du CG 38, 2010), mais participe à :
- 19 % des émissions polluantes atmosphériques de PM₁₀ (particules fines, inférieures à 10 µm) du transport, et 5 % des émissions totales PM₁₀ de la région urbaine de Grenoble (périmètre du SCOT et du PPA) ;
 - 45 % des émissions de NO_x (oxydes d'azote) du transport et 30 % des émissions totales de NO_x de la région urbaine de Grenoble ;
- 4 Le but, à terme, consiste à éliminer de la ville, peu à peu, par l'incitation, les gros camions et les camionnettes polluantes.
- 5 Le bénéfice de cette opération permettra d'éviter la pollution à la fois directement sur les kilomètres parcourus, et indirectement sur les carburants utilisés, puisque les Véhicules Utilitaires Légers (VUL) contribuent pour 23 % des émissions de PM₁₀ du secteur du transport. Il convient donc, dans ce projet, d'inciter à l'utilisation, pour les livraisons en ville, de véhicules propres. Les mesures de pollution devraient pouvoir évaluer ces progrès, même en admettant quelques approximations dans les estimations ! L'ensemble de la stratégie métropolitaine a pour objectif de faire baisser les émissions liées au transport ; cette baisse devrait pouvoir être évaluée et quantifiée.

- 6 Les améliorations escomptées sur la pollution de l'air permettront également d'assurer une meilleure sécurité et de diminuer les nuisances sonores.

3. La mise en œuvre du projet repose sur l'intérêt que lui portent les transporteurs

- 7 D'autres expériences analogues dans la région et en France ont montré aux professionnels l'intérêt qu'ils pouvaient retirer d'un CDU. Actuellement, un AMI², Appel à Manifestation d'Intérêt, est en cours par la Métropole. Les transporteurs sont intéressés par ce projet car ils savent combien Grenoble est une ville engorgée, et ils connaissent la difficulté qu'ils rencontrent pour livrer des colis en ville avec des camions qui ne sont qu'à moitié remplis.
- 8 **La collectivité n'intervient que comme facilitateur de ce projet**, dont les transporteurs gardent la maîtrise de l'organisation et du financement. Certes, la ville et la METRO auraient la possibilité d'interdire aux poids lourds la traversée de Grenoble, puisque la loi de transition énergétique permet aux villes d'imposer leur propre réglementation. Mais l'approche volontaire par la profession est préférable à une décision autoritaire. La ville aurait-elle pu créer elle-même ces CDU et trouver des opérateurs qui, sous forme de DSP (Délégation de Service Public), auraient pu adhérer au projet ? À notre sens, c'est une erreur de penser que la ville peut faire à la place des professionnels. Il faut d'abord s'assurer que cette mesure représente un progrès pour les transporteurs. Seul coup de pouce : la ville se déclare prête à favoriser l'opération en assurant, par exemple et si nécessaire, le foncier que réclame l'opération, puisqu'elle possède des terrains qui pourraient être mis à la disposition des transporteurs tandis qu'elle resterait propriétaire.
- 9 **Cette initiative s'intègre dans la perspective d'une mobilité durable dans la ville de demain.** L'exemple d'Amazon et du e-commerce suggère un bouleversement des modes de consommation, avec un grand nombre de livraisons à domicile présentant un taux d'échec important (60 %) et un taux de chargement faible des véhicules. Un

exemple : La Poste est en pleine mutation car le courrier s'effondre. En réponse, l'entreprise a manifesté la volonté de n'avoir que des véhicules verts dans le centre de Grenoble et de développer un projet logistique ; elle souhaite s'inscrire dans la dynamique du projet pour assurer les derniers kilomètres. Les camions de Geodis, autre exemple, arrivent la veille au soir, le tri est effectué au cours de la nuit pour pouvoir assurer la distribution le matin. Eux-aussi ont des ambitions sur le sujet, etc.

- 10 Compte tenu du temps perdu avec des véhicules bloqués, immobilisés dans la circulation, chargés au quart ou au tiers de leur capacité, il n'est pas sûr que la rupture de charge induise un allongement du temps de livraison. Bien au contraire. Aussi, le modèle CDU peut être globalement plus efficient et moins cher.
- 11 La ville durable interroge aussi les pratiques et le rapport au temps. L'immédiateté des livraisons est-elle toujours indispensable ? Bien sûr, la réponse est positive pour les produits frais, pour lesquels un allongement de la durée de la livraison est préjudiciable. C'est pourquoi ces produits périssables doivent avoir leurs circuits propres organisés autour du MIN (Marché d'Intérêt National), par exemple, qui répond spécifiquement aux besoins des denrées alimentaires. Le MIN, situé sur la voie rapide, est accessible sans entrer dans la ville. C'est un outil très précieux pour la ville de Grenoble.

4. Perspectives

- 12 On peut imaginer d'autres projets : certaines villes utilisent le tramway la nuit pour transporter les marchandises. Le tramway est bien utilisé au cours de la journée, mais pourrait-il être utilisé la nuit sans compliquer les questions de maintenance ? Ou même la journée, avec une remorque pour les colis ? Ou une plate-forme pour les cyclistes ? Libérons les idées ! De même, un projet de téléphérique urbain pour relier les trois lignes de tramways est à l'étude : le pied du Vercors (ligne A) serait relié à la Chartreuse (ligne E), en passant par la Presqu'île (ligne B) par un téléphérique programmé pour 2022. Enfin, la création des écoquartiers a aussi l'ambition de contribuer à construire une ville plus sobre, plus saine et plus durable. Par exemple, sur la Presqu'île scientifique, avec des logements, des entreprises et un dessin urbain qui minimisent la place des véhicules,

puisque l'ambition consiste, dans un contexte de mixité sociale, à ne pas augmenter la circulation motorisée entre aujourd'hui et 2030. La priorité est donnée aux transports en commun, aux vélos et à la marche à pied. La « mixité fonctionnelle », mélangeant entreprises, logements, services, éducation, espaces verts est un choix d'aménagement qui supprime les déplacements « obligés » pour ne conserver que les seuls déplacements « choisis ».

- 13 **En conclusion**, le rôle de la municipalité et de la Métropole consiste à susciter l'envie de changer, d'aller vers plus de performance entrepreneuriale, tout en améliorant la qualité de l'air. Les élus ont une volonté politique forte, mais rien ne se produira s'ils ne partagent pas avec les habitants et les entreprises leur souhait de construire des solutions pour une ville plus saine. Ce partage est indispensable, car la volonté politique est insuffisante si elle se heurte au monde économique, sans tenir compte de ses contraintes. C'est pourquoi la gouvernance passe avant la réglementation et les investissements. Elle doit accompagner des projets cohérents, car l'amélioration de la qualité de l'air sera le fruit d'une politique d'ensemble, et non pas de mesures localisées et cosmétiques. L'évaluation des acquis en termes de gains d'émissions et de bénéfices sanitaires est indispensable et devrait contribuer à l'attractivité de la ville qui est en lien direct avec l'efficacité de la logistique urbaine. Or ce dynamisme est nécessaire pour conserver entreprises et emplois dans le tissu urbain (proximité habitat-travail).

NOTES

- 1 Le projet de CDU s'inscrit dans un « Plan logistique urbaine durable », porté par les 49 communes de la métropole.
- 2 Cette procédure est différente de celle d'un appel d'offre, elle permet de recevoir des propositions pour construire ensuite ensemble un projet.

AUTHOR

Jacques Wiart

Élu à la ville de Grenoble depuis 2014, adjoint aux déplacements et à la logistique urbaine