Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2020)

Heft: 2289

Artikel: La livraison de marchandises, un défi de mobilité urbaine : les achats en ligne augmentent, leur acheminement aussi : une stratégie concertée pour soulager les villes s'impose

Autor: Rey, Michel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1024110

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

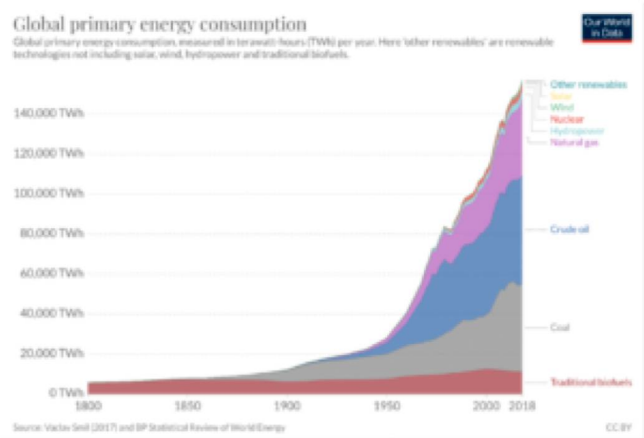
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

consommant des ressources énergétiques accumulées dans les sols depuis des millions d'années. La croissance de cette consommation a été exponentielle – le graphique de *Our World in Data* est éloquent – et notre fourniture d'énergie dépend encore quasi totalement de ressources qui émettent du CO_2.



Il y a cumul mondial de deux problématiques: un train de vie financier qui va puiser par avance des ressources dans le futur et un mode de vie qui accroît chaque jour une dette écologique difficile à rembourser. Plus exactement, les pays dits développés concentrent la grande majorité des dettes et des émissions.

On voit mal comment ces deux défis vont être attaqués en même temps. Pour que le système d'une économie qui marche à crédit garde sa stabilité, il faut une croissance continue du gâteau à partager. Pour que les gaz à effet de serre diminuent dans l'air, il faudra arrêter de brûler des énergies fossiles et donc restreindre drastiquement la production économique.

Bien sûr, certains prophètes du moindre mal annoncent que l'on peut à la fois assurer la croissance économique et éviter le réchauffement climatique.

Loin d'être rassurante, cette affirmation est plutôt le témoignage le plus récent de cette capacité des humains, surtout des adultes, à se raconter des histoires à dormir debout. Peut-être dans l'espoir enfantin que demain soit le miroir à peine terni du bel aujourd'hui. Ou plus cyniquement, pour faire comme si de rien n'était et passer le bâton merdeux à la génération qui vient.

La livraison de marchandises, un défi de mobilité urbaine

Les achats en ligne augmentent, leur acheminement aussi. Une stratégie concertée pour soulager les villes s'impose

Michel Rey - 13 juin 2020 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/36864

Elles véhiculent des logos connus de tous et sont de plus en plus nombreuses à sillonner les rues des villes, à s'arrêter sur le peu de places qui leur sont réservées, voire en double file ou empiétant sur les trottoirs. Elles, ce sont les camionnettes de livraison de colis destinés aux clients du commerce en ligne.

Les commandes par Internet explosent et le nombre de colis acheminés en Suisse ne cesse de croître. Ce mode de consommation est en train de modifier le transport des marchandises en milieu urbain, en termes de fréquence, de volume ou de poids des colis autant que de logistique.

Les entreprises de distribution se disputent ce marché en tentant d'offrir les meilleures conditions (livraison à domicile garantie dans la journée) et au moindre coût, impliquant par ailleurs des conditions salariales douteuses.

Dans le paysage urbain, rares sont les surfaces adaptées au transbordement de marchandises. Les rues manquent de possibilités d'arrêt de courte durée. Il y a donc forcément une

augmentation des conflits et des perturbations.

Logistique du *«dernier kilomètre»*

Les livraisons s'opèrent dans des villes soucieuses de limiter les émissions de CO2, mais confrontées à un engorgement croissant de leur trafic. Et les camionnettes de livraison sont la partie visible de ce que les experts mandatés par l'Union des villes suisses appellent la logistique urbaine.

Il s'agit de *«l'ensemble des mesures et concepts touchant au transport régional et urbain de marchandises qui contribuent à l'amélioration de l'efficacité et de la compatibilité environnementale du trafic de marchandises»*.

La logistique urbaine a longtemps été éclipsée par les déplacements des personnes et par la mobilité douce, imposée par les mobilisations de cyclistes notamment, qui sont au cœur des politiques des transports des villes. Mais les cantons de Bâle, Zurich, Saint-Gall, Argovie ou Berne ont récemment pris des initiatives pour maîtriser le transport des marchandises.

La Poste et les CFF ne sont pas en reste. La première envisage d'aménager de petits centres de distribution à partir de son réseau. Le secteur immobilier des seconds veut développer des sites au centre des villes; ceux de La Praille à Genève, Sébeillon à Lausanne, Wolf à Bâle et Hardfeld à Zurich doivent apporter une contribution à la logistique urbaine.

L'Union des villes suisses a dressé un état des lieux; elle a dégagé les marges de manœuvre locales pour relever les défis liés à la livraison des marchandises en milieu urbain. Les villes sont ainsi invitées à élaborer des concepts de trafic de marchandises, à réserver des surfaces appropriées pour des sites logistiques, à développer les coopérations entre acteurs privés et publics, ainsi qu'à promouvoir les véhicules de dimensions et d'émissions économes.

Credit Suisse propose quatre axes d'action pour maîtriser le *«dernier kilomètre»* qui correspond à la remise des marchandises transportées à leurs destinataires. Il faut trouver des alternatives à la livraison classique par camionnettes: véhicules électriques, drones, vélos cargo.

De nouveaux modèles de livraison comme des points de retrait et des boîtes à colis doivent être testés. La coopération entre les spécialistes de logistique, les commerçants, les prestataires de livraison et de stockage des colis constitue le facteur clé d'une amélioration de la situation actuelle. Enfin, les entrepôts centraux des agglomérations doivent travailler avec un réseau de petits centres disséminés au sein des villes.

La concrétisation de ces axes d'action demande une collaboration étroite entre tous les partenaires, dont les entreprises de livraison à domicile. Voudront-elles jouer le jeu, partager leurs informations? On peut en douter, car elles sont en situation de concurrence sur ce marché.

Le canton de Genève a adopté en 2018 un plan d'action pour 2019-2023, inscrit dans la *«dynamique de mutation profonde de la mobilité»*. Parmi les mesures annoncées: la création d'une plate-forme au centre-ville à partir de laquelle les marchandises seront livrées par des véhicules moins polluants ou la reprise directe des emballages afin de limiter la circulation de camions.

Villes et camionnettes

Les possibilités d'action des villes en matière de logistique et de régulation du trafic de marchandises sont relativement importantes. Les communes peuvent prendre des mesures dans le domaine de la circulation et des conditions d'accès aux centres (créneaux horaires de livraison, restriction du trafic, limitations de dimension et de poids des véhicules).

Mais, d'une part, elles sont largement conditionnées par les réglementations ressortant de compétences cantonales (mesures de protection du bruit, législation sur l'aménagement du territoire) et fédérales (homologation de nouveaux moyens de transport). D'autre part, la logistique urbaine doit concilier les exigences de rentabilité et

de qualité de services délivrés par le secteur privé avec les soucis de sécurité et de bien-être urbain. Voilà le défi pour un partenariat entre les collectivités publiques et les entreprises de transport.

Gérard A.Jaeger, de matelot-écrivain à passager du Queen Victoria

Gérard A. Jaeger, un Suisse passionné par les océans, signe Octroi de mer, mémoires et récit de voyage

Pierre Jeanneret - 14 juin 2020 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/36869

La fin d'*Octroi de mer* de Gérard A.Jaeger présente une imposante bibliographie personnelle s'étendant sur cinquante années de recherches. L'essentiel de ses livres est consacré aux mers et aux océans, notamment à la piraterie, aux flibustiers et corsaires, aux mutins, aux naufrageurs et autres aventuriers.

C'est aussi à cette thématique qu'il a consacré sa thèse de doctorat. Gérard A.Jaeger ne s'est pas contenté d'étudier l'histoire et l'art maritimes dans les livres. Il s'est embarqué un jour à Saint-Malo comme matelot-écrivain sur le Belem, un trois-mâts construit en 1896 pour le transport du cacao.

Sur ce navire-école, il a appris la rude discipline régnant dans la marine à voile. Il en maîtrise d'ailleurs parfaitement le vocabulaire: *«Soudain, une goélette croise notre route à trois ou quatre milles par le travers avant; elle a pris plusieurs ris dans sa grand-voile aurique. À son bord, affairés à choquer la toile et tenir le cap, son équipage… .»* Ceci enchantera sans doute les lecteurs-navigateurs.

Octroi de mer est cependant un peu à part dans son œuvre. S'il relate, au début de celui-ci, ses expériences marines et le contenu de ses recherches académiques ou journalistiques, l'essentiel est consacré à un tour du monde effectué en 2019 avec son épouse sur un paquebot de luxe, le Queen Victoria. Il pourrait s'agir d'un banal récit de voyage pour touristes fortunés.

Toutefois l'ouvrage présente plusieurs intérêts. À travers l'expérience de ce long voyage, l'auteur vit une quête de soi. L'évolution des rapports dans le couple, y compris dans leur plus grande intimité, occupe aussi quelques pages, comme l'avait fait Daniel de Roulet dans son livre consacré à son périple avec sa femme à travers l'Amérique du Sud.

Le navire appartient à la prestigieuse Cunard Line. Or celle-ci a ses codes, vestimentaires et de conduite. Salle de bal, théâtre, soirée du capitaine, cocktails en abondance, *«baptême»* lors du passage de la ligne de l'Équateur, agrémentent le voyage. C'est un monde un peu suranné, qui a incontestablement son charme.

D'ailleurs, Gérard A Jaeger dit clairement qu'il n'éprouve aucun goût pour les périples *«sac au dos»* des routards. Il a cependant emprunté, par le passé, des cargos mixtes offrant une poignée de cabines à des voyageurs intrépides, car ces navires sont chahutés par le roulis et le tangage. Lui et sa femme, qui a beaucoup navigué dans sa jeunesse, gardent le souvenir de terribles tempêtes.

Mais l'intérêt principal d'*Octroi de mer* est ailleurs. À propos de chaque escale – et il y en aura trente-trois réparties dans vingt-cinq pays – l'auteur utilise ses connaissances géographiques et historiques pour présenter de courts récits