



Révolutionner la logistique des derniers kilomètres



**LOGISTIQUE
URBAINE
D'AUJOURD'HUI**

Mémoire déposée
dans le cadre de la consultation prébudgétaire
menée par la Commission sur les finances
et l'administration de la Ville de Montréal

Avril 2019

Présentation de La roue libre

La roue libre propose un service de logistique urbaine des derniers kilomètres à Montréal, à vélo et quatre saisons. Grâce à ses vélos à assistance électrique et ses remorques équipées de caissons étanches et sécurisés, La roue libre assure le transport des plus petits envois jusqu'au lot de colis de plus de 350 livres à ses clients. Alors que les impacts de la congestion sur la ville s'exacerbent chaque jour un peu plus, La roue libre propose ainsi un service innovant, zéro carbone et aussi (et sinon plus) efficace que ses concurrents - car jamais pris dans le trafic !

La roue libre vise à apporter une solution concrète aux problématiques de congestion et contribuer à rendre la ville de Montréal plus verte et performante.



		
Résilience à la congestion	Très mauvaise	Bonne
Flexibilité en ville	Restreinte	Maximale
Pollution de l'air	Considérable	Inexistante
Vitesse moyenne en ville	20km/h	20km/h
Stationnement	Difficile	Facile
Prix	Equivalent	

Le fondateur de La roue libre, Cédric Chaperon, possède une excellente expertise des enjeux urbains et de transport du fait de son précédent emploi dans une ONG en environnement où il était responsable des dossiers énergie et changements climatiques. Cédric a longtemps travaillé sur l'enjeu de la dépendance du Québec au pétrole, et des solutions à mettre en place pour la réduire.

**« La logistique urbaine va prendre une importance croissante.
Et plus elle va s'améliorer, plus elle va passer inaperçue »**

Werner Glimm, logisticien - Ville de Hambourg

1. Le secteur du transport des marchandises

Au Québec, c'est :

 **54 %**

 **32 %**

 **14 %**

 **1 %**

À Montréal, c'est :

46 % du total des flux de marchandises au Québec

10 M de camions circulent dans les rues annuellement

6,1 milliards de dollars générés dans la région métropolitaine de Montréal

Source : « [La contribution du transport des marchandises à la prospérité du Québec](#) » CPQ, 2017 »

À Montréal, le secteur est opéré par des grandes entreprises (UPS, DHL, Purolator, Postes Canada), mais compte aussi des dizaines d'entreprises de logistique dans les centres urbains, et en particulier dans la région métropolitaine de Montréal. Le principal enjeu du secteur est celui de la logistique des derniers kilomètres (ou "the last mile") auquel s'attaquera La roue libre. L'optimisation de sa logistique représente donc un puissant levier de croissance économique.

De 20% à 50% Part du coût des derniers kilomètres dans les coûts totaux de la chaîne logistique

Aujourd'hui, 99% des marchandises transportées en ville par des professionnels le sont encore par des véhicules motorisés. Pourtant :

40 % des camions qui circulent en ville sont à vide ou presque

42 % des volumes transportés ne nécessitent pas de camions

Source : [Départements et Régions Cyclables](#)



Des défis à surmonter afin de demeurer concurrentiel [pour la ville de Montréal en matière de transport et mobilité] :

- Une congestion routière importante qui touche plusieurs axes routiers à Montréal ce qui démontre le besoin de favoriser des modes de transports alternatifs.
- La désuétude de différentes infrastructures entraîne des travaux d'envergure, ce qui renforce l'enjeu que représente la mobilité et la nécessité de favoriser les déplacements des personnes via les transports actifs et collectifs ainsi qu'une meilleure planification du transport de marchandises
- L'urbanisation et les problèmes liés à l'intensité du camionnage renforcent la nécessité de trouver des solutions pour favoriser la mobilité durable

Montréal se tourne vers des axes stratégiques qui permettront d'assurer la coordination et une synergie industrielle qui contribuera à améliorer le transport et la mobilité dans une perspective de développement durable.

Tiré de : [Accélérer Montréal – Stratégie de développement économique 2018-2022](#)

Évolution et tendances

Selon les grandes tendances :

- Le volume de colis continuera d'augmenter au rythme de 20% par an.
- L'e-commerce augmentera, mais aussi les livraisons en magasins.
- Les flux continueront à s'accélérer. Le segment du Jour J (commande le matin et livraison le soir), encore marginal, représentera probablement 20 ou 25% du marché. Les livraisons en flux tendus au départ des points de vente (ship-from-store) se généraliseront faisant du magasin le principal réseau d'espaces logistiques urbains.
- Les contraintes environnementales dans les villes seront plus marquées et imposeront la recherche de solutions innovantes et collaboratives.

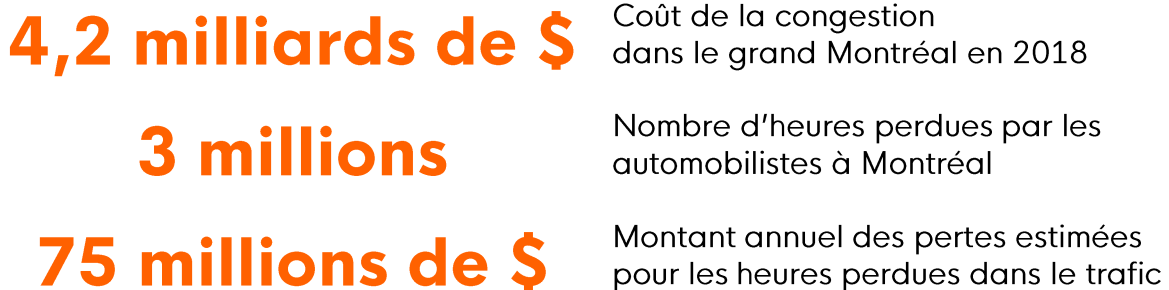
Source : [Logicités](#)

2. Externalités négatives du secteur

Congestion et menace à la compétitivité économique de Montréal

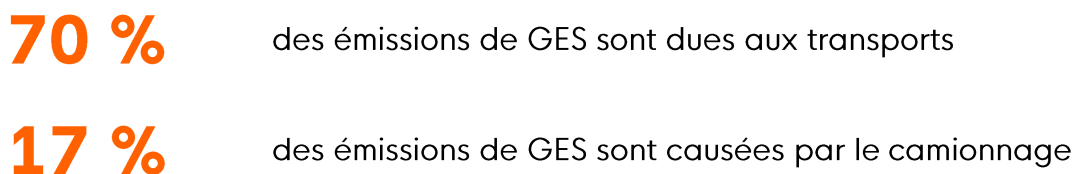
« Les coûts cachés de la congestion sont décrits par la Commission sur l'écofiscalité comme des « occasions perdues ». Une entreprise n'arrive pas à embaucher des employés qualifiés parce que les conditions routières pour se rendre à ses installations sont exécrables. Un travailleur accepte un emploi moins bien rémunéré à un endroit donné parce qu'il est plus aisé de s'y rendre. Une entreprise déménage en raison de la congestion et augmente ses coûts de livraison et de déplacements en raison de l'éloignement de ces clients. »

Source : La Presse. 2 novembre 2015 : [Congestion routière : des impacts multiples, des milliards de pertes](#)



Pollution et émissions de GES à Montréal

Le transport est depuis longtemps le plus grand contributeur des pollutions et émissions de GES. Si le statu quo persiste, la situation devrait s'aggraver dans les prochaines années.



Le camionnage est enfin responsable à lui seul en ville de :



Source : Etude Sia Conseil Avril 2015

Les conséquences de cette pollution sont nombreuses :

- Accroissement du risque d'asthme, d'hypertension artérielle, de maladies cardio-vasculaires, et de stress
- Taux supérieurs d'affection respiratoires et cardiovasculaires, de cancers et de problèmes de fertilité

Sécurité publique

La multiplication de la présence des camions en ville et plus largement de la circulation, et indéniablement un des plus grands freins pour l'administration montréalaise à l'atteinte de la Vision Zéro.

30 % de la voirie est occupée par des camions

80 % De ces camions effectuent des arrêts illicites

22,8 % des accidents avec dommages corporels sont survenus avec l'implic d'un véhicule lourd en 2017, soit une hausse de 12,3% par rapport à 2016

Source : Bilan routier de la région de Montréal 2017 – SAAQ

3. Pistes de solution pour repenser la logistique montréalaise

Repenser la circulation des flux de marchandises sur l'île de Montréal nécessite la mise en place d'un grand chantier de réflexion, qui doit non seulement mettre la Ville de Montréal au cœur du processus mais également l'ensemble de la Communauté métropolitaine montréalaise. En ce sens, nous savons que Jalon Montréal travaille présentement à la concertation des différents acteurs de la région métropolitaine et cela est un excellent point de départ.

Nous croyons cependant que la Ville de Montréal peut dès à présent mettre en œuvre des mesures qui contribueront rapidement à réduire les impacts négatifs de la circulation des camions sur l'île de Montréal.

Cela doit passer par la mise en place de mesures incitatives bien sûr, mais surtout par des mesures coercitives, car il est évident que sans ces dernières, le statu quo perdurera encore et encore. Il faut agir et vite.

Voici donc quelques exemples de mesures, non exhaustives, qui sauront inspirer les commissaires nous l'espérons.

Zones zéro émissions / bruit

Territoire/zones où les livraisons se feront uniquement par véhicules zéro émissions. Permet de forcer les transporteurs à réduire l'empreinte de leurs véhicules de livraison.

Interdiction d'accès à certains types de véhicules

il peut être utile également d'interdire l'accès à des artères ou à des zones aux (trop) gros véhicules, comme c'est déjà le cas pour un certain nombre de rues à Montréal (mais pas toujours respecté).

Un grand principe : la mutualisation

Les objectifs de la mutualisation sont multiples :

- Réduction de la distance parcourue en tournée
- Réduction du nombre de véhicules de livraison par optimisation du taux de remplissage
- Réduire les émissions locales de gaz à effet de serre, de gaz nocifs (NOx, SO2, ...) et de particules
- Réduire les émissions de bruit
- Décongestionner le centre-ville

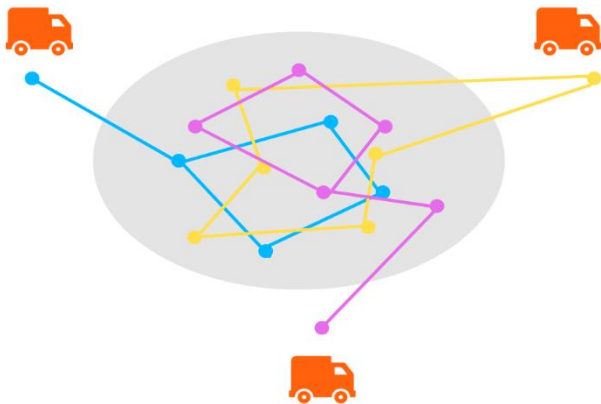
Centres de distribution urbain

Des entrepôts placés stratégiquement sur le territoire de la ville réceptionnent la marchandise de camion à forte capacité à des heures hors pointe. Les marchandises sont ensuite "redispachées" avec des véhicules de plus petites tailles sur le territoire. Cela permet d'éviter que des camions aux tailles disproportionnées circulent dans les quartiers résidentiels, sur les artères commerciales, etc.

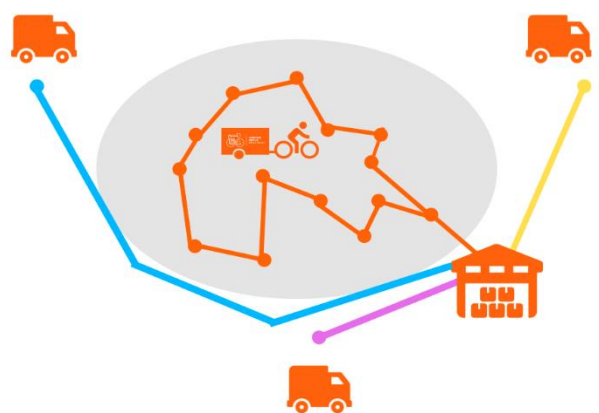
Dans ce cas-ci, la Ville est l'acteur central de la mise en place d'une telle mesure afin :

- d'assurer la concertation entre les transporteurs
- en mettant à disposition des espaces jouant le rôle de plates-formes logistiques

La logistique montréalaise aujourd'hui



Avec un Centre de distribution urbain



Grâce aux centres de distribution urbain, il est plus aisé de d'optimiser des parcours de livraison plus court et en modes doux. Ce genre de mesure se combine excellemment bien avec la mise en place de zones zéro émission.

À ce titre, nous invitons vivement les commissaires à visionner [ce documentaire d'Arte sur le sujet](#).

Profiter du contexte :

Les travaux sur les artères commerciales comme la Plaza Saint-Hubert ou la rue Sainte-Catherine sont en ce moment des occasions rêvées pour la mise en place de projets-pilotes de minis centres de distribution urbains. Les transporteurs auraient l'obligation de converger vers une plate-forme située à une des extrémités de l'artère. Les marchandises seraient ensuite acheminées aux commerçants et résidents grâce à de plus petits véhicules non-polluants. Cette pratique se reprend à la vitesse grand V dans les villes européennes et fait ses preuves car les bénéfices sont concrets, rapides et nombreux.

Faire prendre les transports en commun aux marchandises

Profiter des moyens de transport en commun existants pour faire entrer les marchandises dans le centre économique de Montréal : le Réseau de métro de Montréal et prochainement le Réseau express métropolitain rejoignent d'importants pôles économiques aux quatre coins de la ville mais aussi et surtout sur les rives et bientôt à l'aéroport. Lorsque les wagons de du métro et du REM ne sont pas pleinement utilisés par les personnes, il serait utile d'utiliser ses capacités de transport pour faire cheminer des marchandises dans le cœur de Montréal. De là, la marchandise pourrait être redistribuée grâce aux centres de distribution urbain.

Faire payer pour les externalités négatives

Évaluer le coût des externalités négatives (pollution, GES, congestion, etc.) causées par le camionnage en le rapportant par exemple au kilomètre parcouru. Une telle pratique sera probablement peu populaire auprès des transporteurs mais les forcera à modifier leurs pratiques. Les sommes perçues pourraient être réinjectées dans des projets de compensation et de mise en place d'alternative au camionnage.

Mise en place d'incitatifs

Dégager des crédits pour que les transporteurs (et les citoyens) s'équipent de véhicules à empreinte écologique limitée : vélo cargos, vélo à assistance électrique (en priorité, puis, voitures et camions électriques).

La Ville de Montréal peut s'inspirer de la mise en place par la ville de Laval de la subvention pour l'achat de vélos à assistance électrique ([voir site web de la Ville de Laval](#)).

Adopter une vision ambitieuse

Bien sûr, on ne peut pas comparer les villes européennes aux nord-américaines tant l'urbanisme de celles-ci sont différents. L'enjeu hivernal est également une problématique de taille dans la mise en œuvre de solutions pertinentes et efficaces. Cependant, révolutionner la logistique montréalaise demande de se donner une vision concertée et ambitieuse.

À ce titre, il est possible de s'inspirer par exemple de Groningen et Amsterdam aux Pays-Bas, qui ont pris comme engagement de devenir « Zero emissions city logistics » d'ici 2025. [Nombre de villes](#) adoptent également des plans ambitieux en la matière, telle que : Amsterdam, Lisbonne, Londres, Madrid, Milan, Oslo, Rotterdam, et Stockholm pour ne citer qu'elles.



Conclusion

La roue libre considère qu'il est totalement dans l'intérêt de la Ville de Montréal d'opérer à un grand virage dans la logistique montréalaise. Alors que les conséquences du statu quo deviennent de plus en plus intenable, le moment est venu pour l'administration d'indiquer la voie à suivre pour les prochaines années. Ajoutons que révolutionner le secteur, même s'il s'agit d'un très important chantier, contribuera à la réalisation de nombreux autres désirs exprimés par la Ville de Montréal dans différents documents de planification :

