

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2023)

**Heft:** 3

**Artikel:** Concilier efficacité et durabilité : deux enjeux convergents pour la logistique urbaine

**Autor:** Borzykowski, Nicolas

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1050173>

### **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:** 28.04.2026

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

# Concilier efficacité et durabilité : deux enjeux convergents pour la logistique urbaine

NICOLAS BORZYKOWSKI

Dr, Chef de projets transport de marchandises, Office cantonal des transports, État de Genève



[ILL.1]

Les habitudes de consommation des Suisses changent et, avec elles, les pratiques de mobilité liées aux achats. On observe en effet une croissance des besoins en logistique du dernier kilomètre, ce qui pose un défi aux urbanistes et aux ingénieurs en transport. L'Office cantonal des transports du canton de Genève se saisit de cette problématique et tente d'y apporter des réponses, avec l'appui de ses partenaires.

Les habitudes de consommation des Suisses changent et, avec elles, les pratiques de mobilité liées aux achats. La croissance de l'e-commerce et des livraisons à domicile le démontre, les ménages tendent à déléguer le dernier kilomètre à des professionnels de la logistique.

Cette évolution peut avoir des effets bénéfiques sur le trafic et le climat, si elle est accompagnée et raisonnée. En effet, une tournée optimisée réalisée par une camionnette de livraison est avantageuse si elle remplace des trajets aller-retour d'une multitude de véhicules particuliers vers les centres commerciaux, comme cela peut être le cas dans les

zones péri-urbaines. Dans le cas contraire, si ces tournées se substituent aux achats réalisés à pied ou en transport public ou si les trajets en véhicules particuliers se poursuivent néanmoins, on pourrait assister à une augmentation des kilomètres parcourus en transport individuel motorisé et, partant de là, à une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> inhérentes.

Indépendamment de ces considérations, la croissance des besoins en logistique du dernier kilomètre pose un défi aux urbanistes et aux ingénieurs en transport. En effet, l'approvisionnement est un prérequis à la vitalité économique d'une ville ou d'une région. Toutefois, les véhicules de livraison génèrent des nuisances, occupent souvent la chaussée ou les trottoirs, pénètrent dans les quartiers fermés au trafic motorisé et encombrant l'espace public. Non pas par choix, mais par nécessité.

[ILL.1] Les « nano-hubs » : des points-relais autonomes et mobiles pour faciliter le transfert du camion vers les vélos-cargos / Die « Nano-Hubs » : autonome, mobile Umschlagplätze, die das Umladen vom Lastwagen aufs Lastenfahrrad vereinfachen / I « nano-hub » : moduli di trasbordo autonomi e mobili per agevolare il trasferimento merci dai camion alle bici cargo (Source : Office cantonal des transports)

Sur ce constat, charge est donnée aux planificateurs d'adapter l'espace public à cet usage et d'accompagner les transporteurs vers une plus grande efficacité, au bénéfice du plus grand nombre. Avec l'adoption de son premier Plan d'action marchandises et logistique urbaine (PAM) en 2020 [1], le Canton de Genève s'y emploie.

### Un premier plan d'action pour le transport professionnel

Premier du genre en Suisse, le PAM a été élaboré par les professionnels et pour les professionnels du transport avec les objectifs d'optimiser l'usage des infrastructures, de promouvoir l'innovation et les services contribuant à une logistique efficace et durable, d'améliorer la performance environnementale liée au transport de marchandises et d'aider les acteurs à s'organiser.

Ces objectifs se déclinent en 22 actions dont un point commun est de donner plus de poids aux interventions professionnelles et à la logistique sur nos routes, à ses abords, dans les zones industrielles et dans les quartiers. Il est nécessaire d'y donner la priorité à ceux qui en ont réellement besoin et, en premier lieu, aux entreprises, car ces dernières n'ont souvent pas d'alternative.

Le Canton de Genève a récemment pris des mesures concrètes en ce sens. Par exemple, le transit dans une zone du centre-ville de Genève, le quartier de Bel-Air, a été interdit pour les véhicules motorisés, à l'exception du transport professionnel. Les cases jaunes dites de livraison ont été libérées au profit des livraisons par l'effet d'un durcissement des pratiques de contrôle. Enfin, la réflexion sur les surfaces logistiques au sein des nouveaux quartiers ou des zones en voie de piétonisation se systématisent.

### La démotorisation des résidents urbains: un potentiel pour les équipements logistiques urbains

Les résidents du centre-ville sont de moins en moins propriétaires de voitures: 41% des ménages de la Ville de Genève n'en possèdent pas en 2015, 12 points de pourcentage en plus par rapport à l'année 2000 [2]. Moins de voitures en ville, c'est aussi moins de stationnement et de l'espace qui se libère.

Certains de ces espaces pourraient être utilisés à des fins logistiques. Un sondage réalisé dans les rues du canton en 2022 a effectivement mis en évidence la bonne acceptabilité des riverains vis-à-vis de l'occupation de l'espace public par des équipements logistiques en lieu et place de stationnement [3].

Bien optimisée, l'utilisation de ces surfaces dans les centres urbains pourrait permettre un gain d'efficacité et de durabilité, tout en offrant de nouveaux services à la population. Le canton de Genève mène actuellement deux projets pilotes de logistique urbaine en ce sens.

Le projet « nano-hub » [4] consiste en l'installation de petits points-relais à proximité du centre-ville, facilitant le transbordement des marchandises d'un camion vers des vélos-cargos. Situés hors des trajets congestionnés, les nano-hubs permettent aux camions de déposer leurs marchandises dans un lieu sécurisé sans perdre du temps dans les bouchons. Les vélos-cargos peuvent ensuite prendre le relais pour le dernier kilomètre de façon plus efficace, moins bruyante et moins émissive en CO<sub>2</sub> qu'avec un camion ou une camionnette. Autonomes et facilement déplaçables, les nano-hubs pourraient contribuer à solutionner les difficultés d'approvisionnement des commerces lors de chantiers entravant temporairement les livraisons. Dans les quartiers sans voitures et les zones piétonnes, ils offrent une alternative aux véhicules de livraison classiques et permettent ainsi de limiter les désagréments pour les chauffeurs et les riverains.

Le Canton de Genève teste également une solution de casiers connectés multiopérateurs permettant de centraliser et de sécuriser les livraisons et offrant plus de flexibilité aux destinataires. À la différence des casiers existants actuellement, l'accès possible à tous les opérateurs permet une utilisation parcimonieuse de l'espace public et ouvre la voie à des mutualisations des transports. Gratuite, cette solution s'adresse aux habitants et aux transporteurs mais aussi aux commerçants locaux qui y voient un nouveau canal de *click and collect*. [5] Des partenariats avec des associations de prêts d'objet permet également de favoriser l'économie du partage.

Ces projets-pilotes visent à repenser l'approvisionnement du dernier kilomètre et à favoriser une logistique locale plus efficace et vertueuse. Complémentaires, ils s'insèrent à différents maillons de la chaîne logistique et s'adressent à un public-cible différent. Des synergies sont toutefois claires et les porteurs de projets vont donc travailler de concert ces prochains mois pour prouver l'intérêt écologique et économique de ces solutions.

### Un approvisionnement longue distance grâce au fret ferroviaire

Sur le dernier kilomètre, une multitude de solutions se développent. Il ne s'agit pas aujourd'hui d'en privilégier une au détriment des autres mais plutôt de favoriser leur bonne cohabitation et un usage efficace et adapté aux cas qui s'y prêtent le mieux. Pour l'approvisionnement longue distance, au contraire, il paraît clair que le fret ferroviaire doit être encouragé. Encore trop cher et compliqué par rapport à la route, le rail reste le mode de transport le plus compatible avec les ambitions du Plan climat cantonal et ce, même avec le développement attendu des motorisations alternatives. [6] D'autres solutions innovantes comme Cargo Sous Terrain [7] sont à l'étude pour l'arc lémanique. [8]

### Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2024–2028

Cette année, les planifications en matière de transport font également peau neuve. L'Office cantonal des transports va travailler, en étroite collaboration avec les milieux concernés, à un nouveau plan d'action. S'inscrivant dans la continuité du précédent, le PAM 2024–2028 mettra un accent particulier sur l'accompagnement à la transition en matière climatique, tout en veillant à ne pas péjorer cette activité économique essentielle.

---

#### CONTACT

nicolas.borzykowski@etat.ge.ch

---

[1] Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019–2023 de l'État de Genève: [www.ge.ch/document/plan-action-marchandises-logistique-urbaine-2019-2023-adopte-conseil-etat-20042020](http://www.ge.ch/document/plan-action-marchandises-logistique-urbaine-2019-2023-adopte-conseil-etat-20042020)

[2] Annuaire statistique des transports: [www.ge.ch/document/annuaire-statistique-transports-synthese-donnees-edition-2022](http://www.ge.ch/document/annuaire-statistique-transports-synthese-donnees-edition-2022)

[3] [www.linkedin.com/posts/oct-ocgc\\_projet-nano-hub-activity-7008014116799840256-6ZvS?utm\\_source=share&utm\\_medium=member\\_desktop](https://www.linkedin.com/posts/oct-ocgc_projet-nano-hub-activity-7008014116799840256-6ZvS?utm_source=share&utm_medium=member_desktop)

[4] Projet « nano-hub »: [www.ge.ch/document/logistique-urbaine-geneve-teste-solution-innovante](http://www.ge.ch/document/logistique-urbaine-geneve-teste-solution-innovante)

[5] Projet de casiers connectés CHIP: [www.wechip.ch/](http://www.wechip.ch/)

[6] Plan climat cantonal du Canton de Genève: [www.ge.ch/teaser/plan-climat-cantonal-geneve-2030/plan-climat](http://www.ge.ch/teaser/plan-climat-cantonal-geneve-2030/plan-climat)

[7] Cargo Sous Terrain: [/www.cst.ch/fr](http://www.cst.ch/fr)

[8] Voir également COLLAGE 5/22 Le transport de marchandises au cœur de la planification territoriale (Frédéric Clerc)

ZUSAMMENFASSUNG

## Effizienz und Nachhaltigkeit in Einklang bringen: zwei konvergierende stadtlogistische Herausforderungen

Der wachsende Bedarf an logistischen Dienstleistungen in Städten stellt Raum- und Verkehrsplaner:innen vor grosse Herausforderungen. Lieferfahrzeuge versperren den öffentlichen Raum, behindern zuweilen den Verkehr und verursachen Belästigungen. Logistische Aktivitäten sind fraglos essenziell, allerdings muss die Effizienz und Nachhaltigkeit des städtischen Gütertransports verbessert werden. Der Kanton Genf testet diesbezüglich innovative Lösungen für eine effizientere und nachhaltigere letzte Meile: Im Rahmen des Projekts «Nano-Hub» werden Abholstellen von der Grösse eines Parkplatzes eingerichtet, um den Transport per Lastenfahrrad zu fördern. Ein Projekt anbieterübergreifender Paketautomaten ermöglicht es, Lieferungen zu zentralisieren, auf kostspieligen und platzraubenden Tür-zu-Tür-Service zu verzichten und der Bevölkerung mehr Flexibilität und neue Dienstleistungen zu bieten.

Die Stadtplanung der Zukunft muss die neuen Bedürfnisse im Bereich der Logistik berücksichtigen. Im Hinblick auf dieses Ziel listet der Aktionsplan Güterverkehr und City-Logistik 2019–2023 der dieses Jahr erneuert werden soll, 22 Massnahmen auf.



[ILL. 2]

RIASSUNTO

## Conciliare efficacia e sostenibilità: due esigenze convergenti per la logistica urbana

Urbanisti e pianificatori del settore dei trasporti sono confrontati con le crescenti esigenze della logistica urbana. I veicoli di consegna occupano lo spazio pubblico, a volte a discapito della fluidità del traffico, e generano disagi di vario tipo. Non si può fare a meno del trasporto merci all'interno delle città, ma occorre renderlo più efficace e sostenibile. Il Canton Ginevra sta testando soluzioni innovative in questo senso. Il progetto «nano-hub» consiste nell'installazione di moduli delle dimensioni di un posto auto da cui le bici cargo possono prendere in consegna le merci per l'ultimo chilometro. Il progetto di armadietti automatici multi-operatore serve invece a centralizzare le consegne di colli e a evitare un costoso servizio porta a porta, che per giunta consuma molto spazio. Il sistema va a tutto vantaggio di una maggiore flessibilità per i destinatari dei colli e può essere usato per nuovi tipi di servizi offerti alla popolazione.

L'infrastruttura urbana del futuro dovrà dunque rispondere alle nuove esigenze logistiche, obiettivo esplicitato attraverso le 22 misure del Piano d'azione per le merci e la logistica urbana 2019–2023, che quest'anno verrà rinnovato.

[ILL. 2] La première station de casiers connectés installée sur le campus de la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève, HEPIA. / Die erste vernetzte Abholstation befindet sich auf dem Campus der Genfer Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture (HEPIA). / La prima postazione di armadietti connessi, installata sul campus della Scuola universitaria del paesaggio, d'ingegneria e di architettura di Ginevra (HEPIA). (Source : CHIP)

Inserat



In der Abteilung Hochbau/Ortsplanung, im Bereich Ortsplanung und Gemeindeentwicklung, ist folgende Stelle zu besetzen

Raumplaner/in (80-100%)

Mehr Informationen  
Weiterführende Informationen  
entnehmen Sie bitte unserer Homepage  
unter [www.Herisau.ch/stellen](http://www.Herisau.ch/stellen)

