Délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 12 mai 2023

Pour une logistique urbaine durable et décarbonée - Feuille de route de l'Eurométropole de Strasbourg 2023-2030.

Numéro E-2023-192

La logistique urbaine est « *l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville* ». La logistique urbaine est donc l'ultime composante de la chaîne logistique globale, reliant expéditeurs de marchandises et destinataires finaux, qu'il s'agisse d'entreprises ou de particuliers.

Activité essentielle dans le fonctionnement des territoires et, par essence, très transversale, elle permet l'approvisionnement aussi bien des entreprises que des ménages et impacte de nombreux enjeux, qu'ils soient environnementaux, sociaux, économiques ou urbains.

Historiquement associée à la livraison en camions ou en véhicules dits utilitaires, la logistique urbaine s'adapte progressivement aux nouvelles exigences environnementales de notre époque. Selon le rapport de l'ADEME « engagement volontaire en faveur de la logistique », le transport de marchandises du dernier kilomètre en France représente 10 à 20% du trafic, mais il est responsable d'un quart des émissions de CO2, d'un tiers des émissions d'oxydes d'azote et de la moitié des particules liées à la circulation urbaine. La mise en place de la Zone à Circulation Restreinte au cœur de Strasbourg, puis de la Zone à Faibles Emissions - mobilité règlementant l'accès des véhicules les plus polluants à l'échelle de l'agglomération, permet une transformation progressive de la distribution en fixant un cap clair. Les transporteurs tendent petit à petit vers des solutions moins carbonées en adaptant leur flotte, en repensant l'organisation des tournées, ou encore en optimisant les livraisons.

Parallèlement les modes de vie des habitants évoluent. Les achats en ligne de biens manufacturés, de produits alimentaires ou de restauration, livrés à domicile ou en relais, ont explosé ces dernières années, dynamisés par les périodes de confinement liées à la COVID 19. Ces nouvelles formes de consommation entraînent des flux croissants de livraison de proximité et impactent fortement les activités liées à la logistique urbaine. La promesse d'une livraison dans la journée, parfois sous quelques heures, apparaît comme un critère de qualité de service rendu aux clients, mais génère en parallèle des effets très forts sur l'espace urbain.

L'éloignement des plates-formes logistiques par rapport aux lieux que celles-ci desservent conduit en outre à l'augmentation des kilomètres générés par le transport de marchandises. Permettre l'implantation d'entrepôts de plus petite taille plus proches des lieux de livraison constitue ainsi un enjeu fondamental pour réduire le nombre de kilomètres parcourus et répondre aux nouveaux modèles logistiques : réduction des stocks, relocalisation des entrepôts¹...

Du point de vue économique, le coût du transport de marchandises du dernier kilomètre représente en moyenne un tiers du coût logistique global pour une marchandise qui peut avoir parcouru des milliers de kilomètres au préalable. Par ailleurs, la logistique urbaine représente près d'un emploi sur dix au sein d'une aire urbaine (dont de nombreux salariés faiblement ou moyennement diplômés).

Enfin, une bonne lecture des logiques d'acteurs et des parties prenantes de la logistique urbaine est essentielle pour appréhender les enjeux de ce secteur de manière complète. En effet, conducteurs, livreurs, consommateurs ou encore usagers de l'espace public, mais aussi collectivités et employeurs, sont tout autant contributeurs qu'acteurs de la logistique urbaine. De ce fait, la balance entre externalités négatives et positives générées par les activités qui lui sont liées n'est pas aisée à équilibrer. D'aucuns verront les conditions de travail parfois précaires des employés du secteur, l'encombrement de l'espace public et de la voirie, les nuisances de proximité liées au bruit ou aux émissions, quand d'autres se satisferont des services rendus par l'activité de livraison dans les commerces et auprès des particuliers, ainsi que des emplois ainsi générés.

Dans ce contexte, la collectivité a un double rôle à jouer. Celui de permettre le bon fonctionnement des activités économiques dans la métropole, en utilisant ses atouts - tels que la présence de la voie d'eau en ville, ou encore d'un port et de corridors de circulation et de passage à rayonnement européen - tout en garantissant un cadre de vie sain et sécurisant, non pollué, au bénéfice des habitants et des entreprises implantées sur le territoire.

La feuille de route qui est ici proposée pour la période 2023-2030 réaffirme l'engagement et l'action de l'Eurométropole de Strasbourg dans les années à venir en faveur d'une logistique urbaine durable et décarbonée. Elle a pour ambition de permettre à la collectivité de poursuivre et d'amplifier un travail entamé sur le territoire depuis près de 15 ans. Elle s'appuie sur les engagements pris avec les acteurs et institutions locales de premier plan tels que le Port autonome de Strasbourg, 1^{ère} gare de marchandises de la région et 2^{ème} port fluvial français, ou encore Voies navigables de France, et permettra de renforcer les partenariats avec les acteurs du secteur afin de créer une synergie locale favorable aux solutions concrètes de report vers des modes plus vertueux.

En s'appuyant par ailleurs sur ses atouts géographiques et la robustesse de ses réseaux ferrés et routiers, l'Eurométropole de Strasbourg peut ainsi proposer un environnement favorable au développement d'une livraison dite du dernier kilomètre dynamique, porteuse d'innovations et soutenable sur le plan environnemental.

¹ Source: https://www.interlud.green/la-logistique-urbaine/les-enjeux-dune-logistique-urbaine-durable.

Des objectifs au service du dynamisme économique et du cadre de vie.

C'est ainsi que, en cohérence avec les enjeux de qualité de l'air, la priorité de cette feuille de route est d'accompagner et de favoriser la décarbonation du transport de marchandises. La collectivité souhaite porter des projets permettant le report modal et faciliter l'essor des chaînes logistiques exemplaires du point de vue des émissions de gaz à effet de serre. L'Eurométropole veut également agir pour baisser le trafic routier de poids-lourds sur le territoire et promouvoir le report modal. Cet objectif est étroitement corrélé aux lieux d'implantation de la logistique urbaine. Ainsi, protéger le foncier et les infrastructures utiles à la logistique urbaine et cibler du foncier à destination de la logistique est une volonté affichée.

La recherche et l'innovation sont des leviers permettant d'accélérer la transition écologique du transport de marchandises ; à ce titre, l'ambition est de faire de la métropole un terrain d'expérimentation privilégié pour les acteurs économiques porteurs d'innovations pour des transports durables.

En accompagnement de la Zone à Faibles Emissions-mobilité (ZFE-m), l'Eurométropole porte des projets par l'articulation de services offrant des alternatives au transport routier, par la mise en place de services pour accompagner la transformation des motorisations des véhicules routiers, ou encore par un accompagnement financier des entreprises engagées dans la reconversion de leurs pratiques et véhicules. Ainsi la politique menée en faveur d'une logistique urbaine durable sur le territoire constitue un levier concret d'accompagnement de la Zone à Faibles Emissions-mobilité (ZFE-m) pour les acteurs économiques du territoire.

La collectivité souhaite faciliter l'optimisation des activités de logistique, que ce soit par la réglementation ou l'implantation des entrepôts de la bonne taille au bon endroit ou dans l'amélioration de l'efficacité énergétique du secteur logistique.

L'Eurométropole de Strasbourg souhaite par ailleurs que les actions menées aient un effet sur l'encombrement de l'espace public : l'enjeu est de fluidifier et sécuriser la circulation, tant pour les livreurs que pour les habitants, tout en conservant une desserte efficace de la ville.

La collectivité est attentive aux nuisances sonores que génère le transport de marchandises ; elle veillera au respect d'un droit au répit des habitants notamment à certains horaires ou périodes.

En outre, la logistique du dernier kilomètre est le dernier maillon de la logistique longue distance. Il est important de considérer l'ensemble de cette chaîne de déplacements et donc de dialoguer avec les territoires limitrophes.

Enfin, les enjeux de la logistique urbaine, nombreux comme on vient de le décrire, sont souvent mal compris, ce qui alimente les conflits d'usage et l'expression d'attentes parfois contradictoires. **Partager les enjeux, expliquer le fonctionnement et rendre visibles** les difficultés ou contraintes auxquelles est confrontée cette activité doit permettre à chacun de mieux comprendre les conséquences des comportements individuels sur le fonctionnement de la ville.

Des axes de travail mobilisant la collectivité et les acteurs du territoire.

Chaque axe identifié traduit les ambitions et les attentes partagées par la collectivité et par les acteurs locaux rencontrés en amont de la formalisation de la feuille de route.

A) Accompagner la décarbonation du transport de marchandises et le dynamisme économique.

- 1. Créer un environnement règlementaire favorable à la fluidité du trafic et à la décarbonation du transport de marchandises en ville.
- 2. Promouvoir la filière fluviale, véritable atout du territoire.
- 3. Accompagner et conforter la filière ferroviaire.
- 4. Faciliter le développement de la filière cyclo-logistique.

B) Planifier le déploiement d'une logistique urbaine durable sur le territoire.

- 1. Intégrer la dimension logistique à la stratégie urbaine du territoire à travers la planification, la stratégie foncière et les projets urbains.
- 2. Faciliter la création d'espaces logistiques de proximité dans les espaces urbains.

C) Assurer le bon fonctionnement de la Cité.

- 1. Favoriser la fluidité de la circulation et le partage équilibré de l'espace public.
- 2. Promouvoir et valoriser les pratiques vertueuses de la logistique urbaine, source d'emplois sur le territoire.
- 3. S'appuyer sur l'innovation et l'expérimentation.

Le programme opérationnel de la feuille de route intègrera une hiérarchisation des actions par niveau de priorité afin de permettre une programmation cohérente avec les schémas et plans d'ores et déjà engagés et soutenable dans les prochaines années. Certains projets ont déjà débuté et se trouvent confortés, d'autres vont pouvoir être lancés en mobilisant les moyens humains et budgétaires disponibles de la collectivité et de ses partenaires.

Afin de piloter, mettre en œuvre, évaluer et actualiser cette stratégie et ces mesures, la gouvernance politique de la feuille de route Logistique urbaine s'appuiera sur :

- un portage politique (COPILs restreint et élargi aux communes),
- une organisation des services (en COTECH et groupes de travail),
- une instance Logistique urbaine externe (associant les acteurs économiques sur des sujets précis).

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

Le Conseil sur proposition de la Commission plénière après en avoir délibéré

approuve

- les termes de la feuille de route pour une logistique urbaine durable et décarbonée 2023-2030 ci-annexée,
- la mise en place de groupes de travail dédiés à la mise en œuvre des actions prioritaires identifiées par la feuille de route.

Adopté le 12 mai 2023 par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg

Rendu exécutoire après transmission au contrôle de légalité préfectoral le 19 mai 2023

(Accusé de réception N°067-246700488-20230512-156309-DE-1-1)

et publication sur le site Internet www.strasbourg.eu le 19 mai 2023



Pour une logistique urbaine durable et décarbonée - feuille de route de l'Eurométropole de Strasbourg 2023-2030

Préambule

« La logistique urbaine est « l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville ». La logistique urbaine est donc l'ultime composante de la chaîne logistique globale, reliant expéditeurs de marchandises et destinataires finaux, qu'il s'agisse d'entreprises ou de particuliers. »¹

La logistique urbaine est ainsi une activité essentielle dans le fonctionnement des territoires. Elle permet l'approvisionnement aussi bien des entreprises que des ménages. Cette activité, par essence très transversale, impacte de nombreux enjeux, qu'ils soient environnementaux, sociaux, économiques ou urbains.

Historiquement associée à la livraison en camion ou en véhicules dits utilitaires, la logistique urbaine s'adapte progressivement aux nouvelles exigences environnementales de notre époque. Selon le rapport de l'ADEME en 2018 « engagement volontaire en faveur de la logistique » : le transport de marchandises du dernier kilomètre en France représente 10 à 20% du trafic, mais il est responsable d'un quart des émissions de CO2, d'un tiers des émissions d'oxydes d'azote et de la moitié des particules liées à la circulation urbaine. La mise en place de la Zone à Circulation Restreinte au cœur de Strasbourg, puis la Zone à Faibles Emissions mobilité règlementant l'accès des véhicules les plus polluant à l'échelle de l'agglomération, permet une transformation progressive de la distribution en fixant un cap clair. Les modes de livraison tendent petit à petit vers des solutions moins carbonées.

Parallèlement les modes de vie des habitants évoluent. Les achats en ligne de biens manufacturés, de produits alimentaires ou de restauration, livrés à domicile ou en relais, ont explosé ces dernières années, dynamisés par les périodes de confinement liées à la COVID19. Ces nouvelles formes de consommation entraînent des flux croissants de livraison de proximité et impactent fortement les activités liées à la logistique urbaine. La promesse d'une livraison dans la journée, parfois sous quelques heures, apparaît comme un critère de qualité de service rendu aux clients, mais génère en parallèle des effets très forts sur l'espace urbain.

L'éloignement des plates-formes logistiques par rapport aux lieux que celles-ci desservent conduit en outre à l'augmentation des kilomètres générés par le transport de marchandises. Permettre l'implantation d'entrepôts de plus petite taille plus proches des lieux de livraison constitue ainsi un

1

¹ Source: https://www.ecologie.gouv.fr/logistique-urbaine-durable



enjeu fondamental pour réduire le nombre de kilomètres parcourus et répondre aux nouveaux modèles logistiques (réduction des stocks, relocalisation des entrepôts...).2

Du point de vue économique, le coût du transport de marchandises du dernier kilomètre représente en moyenne un tiers du coût logistique global pour une marchandise qui peut avoir parcouru des milliers de kilomètres au préalable. Par ailleurs, la logistique urbaine représente près d'un emploi sur dix au sein d'une aire urbaine (dont de nombreux salariés faiblement ou moyennement diplômés).

Enfin, une bonne lecture des logiques d'acteurs et des parties prenantes de la logistique urbaine est essentielle pour appréhender les enjeux de ce secteur de manière complète. En effet, conducteurs, livreurs, consommateurs ou encore usagers de l'espace public, mais aussi collectivités et employeurs, sont tout autant contributeurs qu'acteurs de la logistique urbaine. De ce fait, la balance entre externalités négatives et positives générées par les activités qui lui sont liées n'est pas aisée à équilibrer. D'aucuns verront les conditions de travail parfois précaires des employés du secteur, l'encombrement de l'espace public et de la voirie, les nuisances de proximité liées au bruit ou aux émissions, quand d'autres se satisferont des services rendus par l'activité de livraison dans les commerces et auprès des particuliers, ainsi que des emplois ainsi générés.

Dans ce contexte, la collectivité a un double rôle à jouer. Celui de permettre le bon fonctionnement des activités économiques dans la métropole, en utilisant ses atouts - tels que la présence de la voie d'eau en ville, ou encore d'un port et de corridors de circulation et de passage à rayonnement européen - tout en garantissant, un cadre de vie sain et sécurisant, non pollué, au bénéfice des habitants et des entreprises implantées sur le territoire.

<u>Un engagement de longue date en faveur d'une logistique durable</u> qui est renforcé par la présente feuille de route.

La prise en compte de la logistique urbaine n'est pas nouvelle dans l'Eurométropole de Strasbourg. Cela a d'ailleurs conduit à ce que la Vice-Présidente en charge de l'Economie soit missionnée fin 2020 par le Gouvernement pour co-rédiger un rapport Logistique urbaine durable, remis en octobre 2021 dans le cadre du Comité interministériel de la Logistique (CILOG).

Cette feuille de route qui va cadrer l'action de la collectivité dans les années à venir amplifie ainsi un travail entamé depuis près de 15 ans.

Elle pourra s'appuyer en outre sur une dynamique nationale forte, initiée ces dernières années avec la création du programme national Innovations Territoriales et Logistique urbaine (InterLud) en 2020, la remise du rapport Logistique Urbaine Durable (LUD) au Comité Interministériel de la logistique (CILOG) en 2021 ou encore la création récente du comité de liaison Logistique Urbaine Durable regroupant France Urbaine, le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), et la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU).

_

² https://www.interlud.green/la-logistique-urbaine/les-enjeux-dune-logistique-urbaine-durable



On peut citer, dans les démarches engagées localement :

- Le projet « Transport de marchandises en ville » lauréat du Programme Investissement d'Avenir (PIA) en 2011 dans le cadre de Strasbourg Éco-cité
- La création et l'animation d'un groupe de travail avec les transporteurs par l'Eurométropole de Strasbourg et l'ADEUS
- L'intégration des enjeux de la logistique urbaine dans le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) en 2016
- La mise en place d'une Zone à Circulation Restreinte (ZCR) dans le périmètre de la Grande Île de Strasbourg en 2018
- La mise en place d'une Zone à Faibles Emissions-mobilité (ZFE-m) sur l'ensemble de l'Eurométropole en 2021
- L'expérimentation d'une Zone à Trafic Limité (ZTL) dans la Grande Ile de Strasbourg en 2022
- Démarche partenariale avec les Voies navigables de France (VNF) à travers la charte « vie fluviale » depuis 2017 et la conduite d'études

Dans la continuité du travail accompli, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite amplifier cette dynamique en affichant une ambition forte et structurée pour la logistique urbaine durable. Elle souhaite par ailleurs mettre en cohérence ces actions concrètes et dispositifs règlementaires avec les besoins et enjeux identifiés en matière d'apaisement, de partage et de qualité des espaces publics.

La présente feuille de route décline les axes de travail. Les prochaines actions concrétiseront les axes jugés prioritaires. Ce document pose un cadre clair afin de donner de la visibilité à l'ensemble des parties prenantes.

Ce travail d'identification des axes de travail s'appuie sur les rapports nationaux dont celui de la mission LUD, du CEREMA et de l'ADEME adaptés au territoire. Sont également prises en compte les propositions réalisées par les transporteurs dans le cadre des groupes de travail animé par l'ADEUS.

Une synergie avec les dispositifs existants

L'action de la collectivité sur la thématique de la logistique urbaine durable alimente et est alimentée de manière cohérente par les documents cadres suivants :

- Orientations affichées au PADD et au POA déplacement du PLU intercommunal (PLUi)
- Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg (Scoters)
- Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)
- Plan de protection de l'atmosphère (PPA)
- Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)
- Zone à faibles émissions-mobilité (ZFE-m)

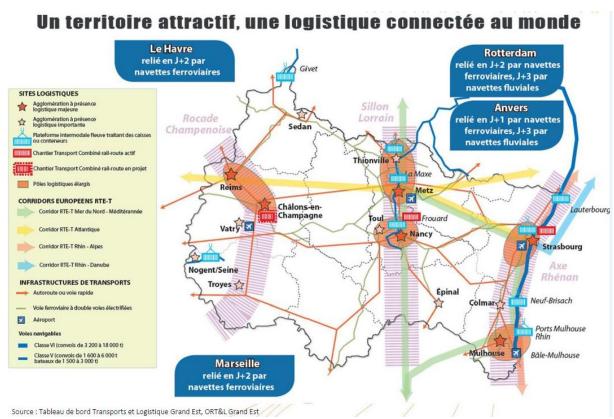


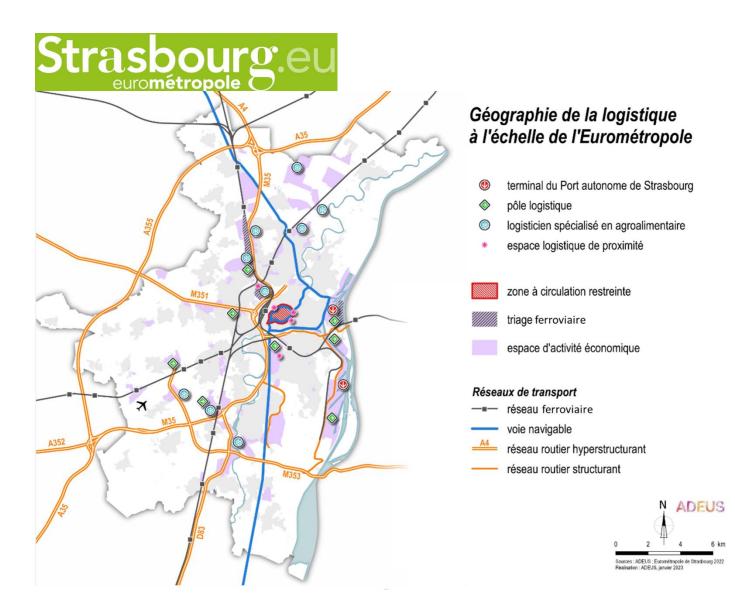
- Prise en compte dans le projet de territoire (orientations du PADD)
- Schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER)
- Contribution au Pacte pour une économie locale durable
- · Charte « vie fluviale »

Éléments de contexte territorial

À la croisée de 4 des 9 grands corridors transeuropéens de transport, l'Eurométropole de Strasbourg bénéficie d'une localisation privilégiée en Europe.

Sa situation au cœur de la région trinationale du Rhin supérieur lui permet de connecter le territoire français et européen et de le raccrocher au dynamisme des économies voisines. Cet espace de coopération et d'expérimentation constitue une richesse unique pour une métropole française. Cette localisation a favorisé l'émergence d'un tissu économique fort et d'une offre logistique trimodale dense (voie ferrée, voie fluviale, réseau viaire). Le Port Autonome de Strasbourg est au cœur de ce système multimodal, il est un atout majeur pour la métropole. En effet, cet espace reçoit et envoie des flux de marchandises à une échelle européenne. Il s'agit d'ailleurs de la 1ère gare de marchandises de la région et du 2ème port fluvial français.





3 axes pénétrants structurent l'accès au cœur de l'agglomération, par le Nord via l'A4, par le Sud-Ouest via la M35 et par le Sud-Est via la rue de la Rochelle et la route du Rohrschollen. Les principales zones d'activités économiques ou industrielles sont situées le long de ces axes accueillant une partie des entrepôts assurant l'approvisionnement de la métropole. À contrario, le Contournement Ouest de Strasbourg (COS) permet au trafic poids-lourds de transit d'éviter de traverser le pôle aggloméré.

<u>Le cœur de l'agglomération, premier secteur concentrant l'essentiel des livraisons sur un territoire restreint :</u>

De par la concentration des activités tertiaires et commerciales localisées en centre-ville de Strasbourg, c'est sur ce territoire que s'organise l'essentiel des livraisons et des contraintes en matière d'accessibilité. En effet, il s'agit d'un territoire à multiples vocations où converge la majorité des déplacements réalisés. Bien que cet espace doive supporter un trafic dense, il s'agit également du cœur historique de la ville, avec des espaces urbains qui ne sont pas dimensionnés pour accueillir des véhicules de gabarits importants.

Les multiples motifs de déplacement doivent ainsi cohabiter sur un domaine public rare. L'activité de livraison est donc soumise à de fortes contraintes d'accessibilité et de stationnement. Les principaux



dysfonctionnements qu'à la fois livreurs, commerçants ou usagers subissent se concentrent de ce fait sur ce territoire.

Au-delà du centre-ville de Strasbourg, les cœurs urbains des communes périphériques sont soumis aux mêmes constats mais dans une moindre mesure, puisque le nombre de livraison y est beaucoup moins important.

Par ailleurs, les zones d'activité et les zones commerciales aménagées sur le territoire de l'Eurométropole reçoivent également de nombreuses livraisons. Contrairement aux centres-villes où la majorité des livraisons sont des colis de moins de 30 kg, les entreprises implantées sur les secteurs périphériques reçoivent par livraison des volumes beaucoup plus importants. Les véhicules de type semi-remorque sont donc davantage à destination des zones périphériques qu'à destination des centres-villes. Les conditions d'accessibilité et de stationnement sont souvent moindres, puisque ces espaces sont aménagés le long des principaux axes de transport et à proximité des grands échangeurs routiers et autoroutiers.

Il est à noter une très forte dépendance au mode routier. En effet, 85% des flux dont l'origine ou la destination est la région Grand Est sont réalisés par le mode routier, 8% par le mode ferroviaire et 7% par le mode fluvial. Toutefois, il est à noter que 90% des flux qui empruntent la voie fluviale sont à destinations ou proviennent de pays européens³.

Augmentation de la fréquence des livraisons :

Les espaces de stockage devenant rares et souvent peu rentables pour les établissements, ces derniers choisissent d'augmenter la fréquence de leur livraison pour le même volume. Les transporteurs s'adaptent aux évolutions des pratiques des commerces et établissements industriels.

Les nouvelles fonctions des commerçants :

Enfin, de nouvelles pratiques se développent à destination de la population. Le développement du commerce en ligne et des services à la personne a pour conséquence directe l'augmentation des livraisons à destination des particuliers. Les commerçants sont de plus en plus, soit un intermédiaire pour la réception des colis (développement des points relais), soit un transporteur lorsqu'il choisit de livrer par ses propres moyens ses clients.

Le transport de marchandises ne se limite pas aux biens de consommation. Les nombreux travaux de nouvelles construction, de réhabilitation et les entretiens des infrastructures routières et immobilières induisent l'approvisionnement de volumes importants de matériaux de construction et de seconds œuvres. L'approvisionnement des chantiers est une composante à prendre en compte, puisqu'elle suppose la circulation de nombreux camions de gabarits très importants à tout moment de la journée.

Les artisans sont également des professionnels mobiles qui interviennent dans la ville de manière quotidienne avec l'usage de petits véhicules qui font office d'ateliers mobiles.

³ Source: ANNEXE N°3 DIAGNOSTIC THEMATIQUE - TRANSPORT DE MARCHANDISES du SRADDET 2019



Ce panorama, qui ne présente qu'une partie des composantes du transport de marchandises, montre que la problématique est multiple et que seule l'élaboration d'un ensemble d'actions complémentaires entre elles permettra de répondre aux enjeux du transport de marchandises.

Des objectifs au service du dynamisme économique et du cadre de vie

La logistique urbaine étant indispensable au fonctionnement de l'agglomération, l'Eurométropole de Strasbourg agit pour organiser et accompagner ce secteur d'activités vers la transition écologique. Pour ce faire, un certain nombre d'objectifs cibles ont été identifiés.

En cohérence avec les enjeux de qualité de l'air et de changements climatiques, la priorité est d'accompagner et de favoriser la décarbonation du transport de marchandises. En complément du cadre règlementaire de la ZFE-m et de la zone à circulation restreinte de la Grande Île (ZCR) contraignant la motorisation des véhicules, la collectivité souhaite porter des projets permettant le report modal et faciliter l'essor des chaînes logistiques exemplaires du point de vu des émissions de gaz à effet de serre. L'Eurométropole veut également agir pour baisser le trafic de poids-lourds sur le territoire et promouvoir le report modal. Cet objectif est étroitement corrélé aux lieux d'implantation de la logistique urbaine. Ainsi, protéger le foncier et les infrastructures utiles à la logistique urbaine et cibler du foncier à destination de la logistique est une volonté affichée.

La recherche et l'innovation sont des leviers permettant d'accélérer la transition écologique du transport de marchandises; à ce titre, l'ambition est de faire de la métropole un terrain d'expérimentation privilégié pour les acteurs économiques porteurs d'innovations pour des transports durables.

En accompagnement de la mise en œuvre de la Zone à faibles émissions-mobilité (ZFE-m) auprès des professionnels du transport de marchandises, l'Eurométropole porte des projets par l'articulation de services offrant des alternatives au transport routier, par la mise en place de services pour accompagner la transformation des motorisations des véhicules routiers, ou encore par un accompagnement financier des entreprises engagées dans la reconversion de leurs pratiques et véhicules. Ainsi la politique menée en faveur d'une logistique urbaine durable sur le territoire constitue un levier concret d'accompagnement de la Zone à faibles émissions-mobilité (ZFE-m) pour les acteurs économiques du territoire.

La collectivité souhaite faciliter l'optimisation des activités de logistique, que ce soit par la réglementation ou l'implantation des entrepôts de la bonne taille au bon endroit. Plus largement que la décarbonation, l'EMS, par son action, souhaite encourager l'efficacité énergétique du secteur logistique.

L'Eurométropole de Strasbourg souhaite par ailleurs que les actions menées aient un effet sur l'encombrement de l'espace public, en particulier dans les cœurs urbains et centres-bourgs de la métropole; l'enjeu est de fluidifier et sécuriser la circulation, tant pour les livreurs que pour les habitants, tout en conservant une desserte efficace de la ville. Cette meilleure occupation de l'espace public doit s'accompagner d'une part d'une amélioration pour la sécurité des livreurs aussi bien lorsqu'ils stationnent que lorsqu'ils circulent, d'autre part, d'une amélioration du partage de l'espace public avec les autres usagers de la voirie.

Une externalité négative liée aux activités de livraison fait l'objet d'une attention particulière. En effet le transport de marchandises génère du bruit, et la collectivité estime que les habitants ont le droit à



un répit notamment à certains horaires ou périodes. Une attention particulière doit donc être donnée à cet aspect dans les actions menées.

En outre, la logistique du dernier kilomètre est le dernier maillon de la logistique longue distance. Il est important de considérer l'ensemble de cette chaîne de déplacement dans la réflexion et les actions menées. C'est pourquoi l'Eurométropole souhaite dialoguer avec les territoires limitrophes. La logistique, même à destination de l'agglomération strasbourgeoise se joue également dans les territoires proches.

Enfin, les enjeux de la logistique urbaine, nombreux comme on vient de le décrire, sont souvent mal compris ce qui alimente les conflits d'usage et l'expression d'attentes parfois contradictoires. **Partager les enjeux, expliquer le fonctionnement et rendre visibles** les difficultés ou contraintes auxquelles est confrontée cette activité doit permettre à chacun de mieux comprendre les conséquences des comportements individuels sur le fonctionnement de la ville.

Des axes de travail mobilisant les services de la collectivité et les acteurs du territoire

Afin de remplir les objectifs décrits, plusieurs axes de travail ont été identifiés et organisés. Ces axes feront l'objet de groupes de travail dédiés au sein de l'administration qui se mobilise pour articuler les projets qui ont un impact sur la logistique urbaine ainsi que pour développer une « culture logistique » en interne sur ce thème.

Ces axes de travail et les actions en découlant sont alimentés par les échanges avec les acteurs économiques du territoire et partenaires de la collectivité.

La mobilisation de tous et la prise en compte des intérêts de chacun sont cruciales dans la mesure où un équilibre est à trouver entre la réduction des externalités négatives liées à la filière logistique urbaine et sa soutenabilité économique ainsi que des activités en dépendant sur le territoire.

Ainsi, cette politique publique s'appuie sur des groupes de travail avec les transporteurs et autres opérateurs économiques comme celui animé par l'Agence de développement et d'urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (ADEUS). Ces interfaces permettent d'échanger pour ajuster la ligne directrice et partager l'information. La collectivité n'a pas vocation à être un opérateur de transport, elle ne peut se substituer au secteur privé. La réussite de cette politique nécessite donc une bonne communication et une bonne articulation entre le public et le privé.

- A) Accompagner la décarbonation du transport de marchandises et le dynamisme économique
- 1. Créer un environnement règlementaire favorable à la fluidité du trafic et à la décarbonation du transport de marchandises en ville

La règlementation urbaine, mise en œuvre notamment au travers des arrêtés de circulation et de stationnement, est un outil permettant d'organiser les flux de circulation dont ceux de la livraison de marchandises en ville.



Elle peut par ailleurs permettre de rendre plus attractives les alternatives aux véhicules thermiques ou aux gros gabarits, inciter au report modal et à la réorganisation des activités de transport des acteurs économiques.

La multiplicité des arrêtés de circulation, qui conduit à une forte hétérogénéité de la réglementation au sein d'une même collectivité, constitue un frein à leur bonne application. En effet, une circulation urbaine régulée par un nombre trop important d'arrêtés devient peu lisible, difficilement applicable et difficilement contrôlable.

La collecte, la diffusion et l'harmonisation progressive des règles permettront ainsi de rendre plus lisible ces dernières et donc d'améliorer leur respect.

Outre les arrêtés classiques de stationnement et de circulation, plusieurs outils sont déjà en place et visent à limiter la circulation des véhicules polluants et/ou encombrants dans l'hyper-centre de Strasbourg: la Zone à faibles émissions-mobilité (ZFE-m) et la Zone à circulation restreinte (ZCR) Grande Île

La collectivité doit intervenir pour informer les acteurs de ces dispositifs, et peut intervenir en créant de nouvelles Zones à circulation restreinte (ZCR) et/ou en modifiant les règles et les périmètres existants. Ces leviers ayant un impact particulièrement fort sur l'organisation du transport de marchandises, ces actions ne se feront qu'en concertation avec les différents partenaires et dans un calendrier permettant à tous de s'adapter à ces évolutions. Parallèlement l'Agence du Climat de Strasbourg accompagne les professionnels en réalisant des diagnostics et en orientant vers les dispositifs d'aides.

2. Promouvoir la filière fluviale, véritable atout du territoire

Pour favoriser la décarbonation du transport de marchandises, la voie fluviale est une alternative crédible pour des flux massifiés. La voie fluviale participe au report modal et offre des solutions aux acteurs économiques qui doivent composer avec la Zone à faibles émissions-mobilité (ZFE-m) et la Zone à circulation restreinte (ZCR).

Ce moyen de transport a un gros potentiel dans la mesure où les voies d'eau ne sont pas saturées. Elles peuvent supporter un trafic bien plus important. Le transport fluvial est vertueux à plusieurs titres, il est nettement moins polluant que les camions (en moyenne 60% de moins), plus silencieux, et améliore la fluidité du trafic routier en retirant des camions de la circulation et il a une forte synergie avec la cyclo-logistique.

En partenariat avec Voies navigables de France (VNF) et le Port Autonome de Strasbourg (PAS), l'Eurométropole peut aménager des quais ou des plateformes de transbordement afin de mailler le territoire et favoriser ce report vers le transport fluvial de marchandises. Multiplier les origines et destinations améliore en effet la pertinence de ce mode de transport. Ce potentiel à développer doit toutefois prendre en compte de manière fine les autres usagers des voies d'eau : activités touristiques et de loisirs notamment.

Dans le cadre de la « charte vie fluviale », des projets sont engagés avec VNF :

- Étude d'opportunité technique et économique pour la réalisation d'une plateforme de logistique fluviale pour le transport de marchandises et de déchets en lien avec la zone commerciale nord et les activités économiques du secteur à Vendenheim et Eckwersheim



- Strasbourg quartier Citadelle : étude pour l'acheminement des matériaux de construction dans le cadre du démonstrateur ville durable
- Strasbourg Wacken Archipel 2 : mobilisation de la voie d'eau pour acheminer des matériaux de construction pour les besoins des chantiers

 Appel à manifestation d'intérêt réalisé pour l'installation d'une centrale à béton bord à voie

d'eau dont les matériaux sont acheminés par la voie fluviale

3. Accompagner et conforter la filière ferroviaire

Le développement du fret ferroviaire en France est un enjeu majeur dans l'articulation des chaînes logistiques durables. Le secteur subit néanmoins depuis plusieurs années une érosion de sa part modale au profit du mode routier.

Face aux enjeux d'intermodalité du fret, les acteurs de la chaîne logistique ferroviaire s'engagent dans une logique de complémentarité des modes de transport en favorisant de nouvelles solutions logistiques pour les chargeurs.⁴

La voie ferrée offre ainsi des perspectives de report modal afin de réduire le recours aux véhicules thermiques pour transporter les marchandises. À l'échelle de l'Eurométropole, le Port Autonome de Strasbourg, 1ère gare de marchandises de la région, est embranché au réseau ferré, tout comme le Marché d'Intérêt National de Strasbourg ou « marché-gare » et quelques zones d'activités; ces atouts sont à préserver et à valoriser.

La collectivité poursuivra dans ce contexte son appui financier et ses partenariats auprès des acteurs tels que le Port Autonome de Strasbourg (PAS) et la SNCF dans leurs études et leurs investissements permettant de soutenir la filière. Elle restera par ailleurs vigilante à la compatibilité et l'articulation des projets urbains et d'aménagement là où le réseau ferré dédié au fret doit être préservé. Une prise en compte des riverains là où le passage des trains de fret doit être renforcé fera également l'objet d'une attention particulière, pour qu'une cohabitation viable soit assurée pour chacun.

4. Faciliter le développement de la filière cyclo-logistique

La cyclo-logistique constitue une solution pertinente de report modal notamment en milieu urbain. Associée à un maillage d'espaces logistiques de proximité, le potentiel de la cyclo-logistique est très important, notamment dans les zones les plus denses. Ce mode de transport propre complète la chaîne de déplacement logistique du dernier kilomètre et depuis quelques années déjà, de nouveaux acteurs de la livraison de marchandises émergent dans ce secteur, tandis que d'autres acteurs opèrent une transition partielle vers ce type de transports légers, encouragés par le développement rapide de véhicules de type vélos-cargos à assistance électrique ces dernières années. L'essor de la cyclologistique nécessite toutefois un appui territorial sur de nombreux aspects déjà cités (aménagements cyclables, stationnement, règlementation favorable, contrôle de la réglementation en vigueur, espaces logistiques, ou encore sensibilisation sur le partage de la voirie).

La structuration de la filière par ses acteurs est également un aspect important pour assurer la pérennité de la cyclo-logistique dans les territoires. La fédération professionnelle de la cyclo-logistique créée le 9 novembre 2022 s'organise à l'échelle nationale. L'Eurométropole de Strasbourg sera à l'écoute des besoins exprimés par ces acteurs pour favoriser les conditions favorables au

_

⁴ Source: https://e-tlf.com/nos-travaux-et-publications/feuille-de-route-ferroviaire/



développement du secteur, et sera par ailleurs vigilante sur les conditions de travail proposées aux différentes branches d'activités en lien avec la cyclo-logistique.

B) Planifier le déploiement d'une logistique urbaine durable sur le territoire

1. Intégrer la dimension logistique à la stratégie urbaine du territoire à travers la planification, la stratégie foncière et les projets urbains

L'activité logistique consiste à transporter, stocker, charger/décharger des marchandises. Cette activité nécessite de l'espace pour se réaliser. S'agissant de transport, l'accessibilité et la localisation sont des éléments déterminants dans l'implantation des espaces dédiés à la logistique. Le secteur logistique compte ainsi des besoins en foncier importants et se retrouve en concurrence directe avec les autres utilisateurs de foncier aux moyens parfois plus importants et sont soumis aux aléas de l'enchérissement de certains secteurs. C'est pourquoi l'inscription aux documents d'urbanisme de règles et de zones dédiées à la logistique urbaine est un levier primordial de l'action de la collectivité pour assurer un accès au foncier aux acteurs de la logistique urbaine. Le territoire doit d'abord se doter d'une stratégie foncière d'implantation des activités logistiques qui permettra d'alimenter le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) et les documents supra-territoriaux tels que le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg (SCOTERS) ou le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Le but poursuivi est de favoriser un maillage cohérent et organisé du territoire en espaces logistiques adaptés en périphérie et aux milieux denses, et surtout facilitant pour les entreprises.

La stratégie foncière à élaborer, adaptée et concertée avec les partenaires, pourra s'appuyer sur les atouts du territoire de la métropole qui bénéficie d'accès routiers, fluviaux et ferrés de qualité, et d'un bon maillage de zones d'activités économiques présentant encore des disponibilités foncières ou du potentiel de reconversion. L'intégration des besoins en foncier logistique en milieu urbain, moins évident, pourra prendre différente forme et s'appuyer sur un maillage routier dense adapté aux véhicules à moteur aussi bien qu'aux cycles et aux nouvelles solutions légères de livraison ; mais aussi sur une prise en compte de longue date de la hiérarchisation des voies selon leur fonction et leur localisation et d'une planification fine des besoins des usagers et des acteurs dans le cadre des projets urbains.

2. Faciliter la création d'espaces logistiques de proximité dans les espaces urbains

Les opérateurs logistiques ont besoin d'espaces logistiques urbains (ELU) dans les secteurs les plus denses et les plus contraints. En effet, un espace intermédiaire de stockage des marchandises participe à l'organisation vertueuse de cette activité. Ces espaces permettent de diminuer les nuisances en facilitant l'organisation et la gestion des livraisons par des véhicules plus adaptés au cœur des villes. Allant de de la plate-forme logistique à la boîte logistique ou la consigne, ces espaces modulables peuvent être installés en différents points stratégiques de la ville. La collectivité peut proposer, sur l'espace public, une contractualisation via des appels à projet ou à manifestation d'intérêt privé afin d'encourager l'usage de ces espaces et d'inciter à des pratiques vertueuses (report modal vers la cyclologistique notamment).



Les parkings en ouvrage, les Pôle d'échanges multimodaux (PEM), ou encore l'exploitation de pied d'immeubles pour l'intégration d'espaces dédiés au stockage intermédiaire, au relai-colis, aux aires de livraison constituent, dans ce cadre, un potentiel à développer sur le territoire.

C) Assurer le bon fonctionnement de la cité

1. Favoriser la fluidité de la circulation et le partage équilibré de l'espace public

La congestion, source de pollution supplémentaire par rapport à un écoulement normal du trafic est alimentée en partie par le trafic et le stationnement sur la voirie des véhicules de livraison. Une réflexion et une organisation optimisée des aires de livraison (nombre, positionnement, longueur, largeur, abaissé de trottoir, période et durée d'occupation) est un moyen de limiter le phénomène qui consiste pour un camion à s'arrêter en pleine rue ou sur un espace dédié aux piétons ou aux cycles, faute d'un stationnement adéquat, et donc de bloquer la circulation derrière lui.

Dans le cadre d'une refonte de la stratégie du stationnement à l'échelle de la Ville de Strasbourg, ces besoins sont particulièrement identifiés et traités.

La limitation des gros gabarits en ville (voir axe « règlementation », ainsi que l'émergence des solutions de livraison plus légères (vélos-cargos notamment – voir axe cyclo-logistique), contribuent par ailleurs à libérer de l'espace public au profit de tous les besoins, et à limiter les conflits d'usages et les phénomènes de congestion.

Par ailleurs, dans le cadre des grands projets urbains ou des aménagements importants prévus sur les axes principaux de l'agglomération, les plans de circulation intégreront plus systématiquement une prise en compte des besoins en logistique urbaine pour assurer une cohabitation des modes de mobilité et le partage équilibré des usages de l'espace public sans pour autant compromettre l'accès des marchandises à leur destination finale.

2. Promouvoir et valoriser les pratiques vertueuses de la logistique urbaine, source d'emplois sur le territoire

Afin de lutter contre la mauvaise image de la logistique urbaine, et de permettre une meilleure prise en compte de ses logiques et problématiques par tous les acteurs, il est primordial d'acculturer les parties prenantes publiques, privées mais aussi les citoyens aux enjeux de la logistique urbaine. Pour légitimer ces activités, la collectivité doit pouvoir régulièrement rappeler que l'approvisionnement des territoires est une condition sine qua non à leur vitalité. La mise en lumière des évolutions en cours en matière de décarbonation et de report modal favoriseront cette mise en avant en montrant les progrès en cours en la matière. Par conséquent, l'action de la collectivité pour limiter les nuisances générées par le secteur sont un facteur de réussite pour assurer l'acceptation des habitants, par ailleurs demandeurs de services nécessitant la présence croissante de services de livraison de marchandises en ville.

Dans ce contexte, l'Eurométropole de Strasbourg va impliquer les habitants qui sont aussi des consommateurs en soulignant les conséquences logistiques de leurs modes d'achats.

En outre, la promotion et le soutien de la filière logistique peut passer par différents autres moyens :



- D'une part, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg se veulent exemplaires dans leurs pratiques d'achat, et se traduit par la mise en œuvre du Schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER). En effet, la dépense publique est un levier important pour accompagner la transition vers des modes de transport de marchandises plus vertueux. La valorisation de modes de livraison les moins émetteurs possibles en gaz à effet de serre (GES) dans l'octroi des marchés est en effet un moyen d'assurer des débouchés conséquents et constants aux entreprises les plus vertueuses, notamment pour la filière fluviale et la filière cyclo-logistique.
- D'autre part, la collectivité peut valoriser la filière en soulignant son dynamisme et son rôle en termes de création d'emplois sur le territoire. Un lien auprès des acteurs locaux de l'emploi sera apporté au travers de la Maison de l'emploi notamment.

3. S'appuyer sur l'innovation et l'expérimentation

La logistique est un secteur en pleine mutation, aussi bien par rapport aux modes de transport qu'au niveau de l'organisation. L'attention portée par les collectivités sur ce sujet avec notamment de nouvelles réglementations nécessite une adaptation des transporteurs. Ce cadre est favorable aux innovations et au expérimentations qui peuvent apporter des solutions aux défis que doivent relever les entreprises.

Les données disponibles, les algorithmes ou encore les nouvelles solutions digitales sont des sources importantes de gain de productivité pour pallier aux contraintes auxquelles font face les transporteurs (prix de l'énergie, renouvellement des flottes, réduction des nuisances du transport de marchandises : pollution, congestion, encombrement de l'espace public, bruit).

L'innovation pour partager les informations comme la localisation des aires de stationnement, leurs disponibilités, leurs réservations, sont des pistes d'innovation et d'expérimentation actuellement explorées sur le territoire de l'Eurométropole.

Hiérarchisation des actions

Afin de réaliser les objectifs exprimés, parmi les axes cités, l'Eurométropole de Strasbourg priorise son action.

Niveau de priorité 1 :

- Réalisation d'une stratégie foncière afin d'identifier le foncier et l'immobilier actuellement utilisé par les entreprises de logistique, puis identification de foncier/immobilier mobilisable.
 Ce travail préalable, en concertation avec les acteurs économiques, servira à alimenter la prochaine modification ou révision du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).
- Promouvoir dès que possible le transport de marchandises par voie fluviale. Soit en créant des sites de transbordement jusqu'à obtenir un maillage complet du territoire, soit en portant des projets générateurs de flux comme les grands chantiers où la collectivité s'engage pour que les matériaux de construction soient acheminés par la voie fluviale.
 Outre la réalisation de projets, la collectivité mobilisera un outil déjà en place : le schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER).



Niveau de priorité 2 :

- Mobiliser la règlementation pour organiser les flux de livraison : soit en utilisant des outils comme la zone à circulation restreinte (ZCR) ou la zone à trafic limité (ZTL) soit en harmonisant les règles des arrêtés de circulation et en les cartographiant.
- Intervenir sur les aires de livraisons : soit sur leur nombre, leurs dimensions, leurs emplacements, leurs règles, soit par la promotion d'outils innovants facilitant le partage de l'information et la gestion.
- Intégrer la logistique urbaine dans les projets urbains : soit par la création d'espaces de proximité pour la logistique, de consignes à colis ou bien des aires de livraison.

Niveau de priorité 3 :

- Promouvoir le transport de marchandises ferroviaire en soutenant et en contribuant aux projets du Port Autonome de Strasbourg (PAS) et de la SNCF ainsi qu'en étudiant des projets innovants qui mobilisent les voies ferrées.
- Expérimenter des services aux commerçants et aux artisans en centralité dans un contexte de rareté de l'immobilier et d'espaces publics.

Niveau de priorité 4 :

- Accompagner la filière cyclo-logistique, prendre en compte les demandes de la fédération professionnelle de la cyclo-logistique. La cyclo-logistique bénéficiera par ailleurs des actions sur le foncier et l'immobilier logistique, des actions sur la réglementation ainsi que du développement du transport par voie fluviale avec lequel elle jouit d'une forte synergie.
- Engager des actions de communication pour informer les partenaires publics et privés des actions de l'Eurométropole ainsi que pour sensibiliser les citoyens aux enjeux de la logistique.



CONSEIL DE L'EUROMÉTROPOLE DU 12 MAI 2023 - Point n°21

Pour une logistique urbaine durable et décarbonée - Feuille de route de l'Eurométropole de Strasbourg 2023-2030.

Pour

72

AGHA BABAEI Syamak, BAAS Fabienne, BADER Camille, BARSEGHIAN Jeanne, BOULALA Bruno, BREITMAN Rebecca, BROLLY Suzanne, BUCHMANN Andree, BULOU Beatrice, CHADLI Yasmina, DAMBACH Danielle, DE VREESE Wilfrid, DEBES Vincent, DELATTRE Cécile, DREYSSE Marie-Dominique, DRICI Salem, DUBOIS Antoine, DUPRESSOIR Sophie, EGLES Bernard, FABRE Murielle, FELTZ Alexandre, GEISSMANN Céline, HAMARD Marie-Françoise, HEIM Valérie, HERRY Jonathan, HOFFSESS Marc, IMBS Pia, JAMPOC-BERTRAND Nathalie, JEAN Anne-Marie, JEROME Martine, KESSOURI Annie, KIRCHER Jean-Louis, KOSMAN Aurélie, KREYER Céleste, LAFAY Marina, LECKLER Michèle, LIBSIG Guillaume, LOUBARDI Hamid, MACIEJEWSKI Patrick, MAURER Jean-Philippe, MEYER Isabelle, MISTLER Anne, OZENNE Pierre, PFRIMMER Philippe, PHILIPPS Thibaud, PREVE Jean Paul, RABOT Valentin, RAMDANE Abdelkarim, RICHARDOT Anne-Pernelle, RINKEL Marie, SAIDANI Lamjad, SCHAAL Rene, SCHAAL Thierry, SCHAETZEL Francoise, SCHANN Gérard, SCHOEPFF Patrice, SCHULER Georges, SOULET Benjamin, SPLET Antoine, STEFFEN Joël, TERNOY Doris, TISSERAND Lucette, TRAUTMANN Catherine, TUFUOR Owusu, TURAN Hulliya, VARIERAS Floriane, WACKERMANN Valerie, WERLEN Jean, WIEDER Christelle, ZIELINSKI Carole, ZORN Caroline, ZOURGUI Nadia

Contre

0

Abstention

9

AMIET Eric, GRAEF-ECKERT Catherine, HERZOG Jean Luc, KANNENGIESER Michèle, LE SCOUEZEC Gildas, LOBSTEIN Andre, PERRIN Pierre, STEINMANN Elodie, ULRICH Laurent