

GRANDLYON
communauté urbaine

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

Conseil de communauté du **18 février 2013**

Délibération n° 2013-3488

commission principale : déplacements et voirie

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : Logistique urbaine - Transport de marchandises en ville (TMV) - Délibération cadre

service : Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération

Rapporteur : Madame Dubos

Président : Monsieur Gérard Collomb

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 156

Date de convocation du Conseil : vendredi 8 février 2013

Secrétaire élu : Monsieur Marc Augoyard

Compte-rendu affiché le : mercredi 20 février 2013

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Reppelin, Da Passano, Mme Domenech Diana, M. Buna, Mme Guillemot, MM. Daclin, Calvel, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Philip, Mmes Pédrini, Besson, David M., MM. Passi, Brachet, Charles, Colin, Sécheresse, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, M. Crédoz, Mme Gelas, MM. Bernard R., Bouju, Vesco, Mme Frih, MM. Rivalta, Assi, Julien-Laferrière, Mme Ait-Maten, MM. Albrand, Appell, Ariagno, Augoyard, Mmes Bab-Hamed, Bailly-Maitre, M. Balme, Mme Bargoin, M. Barthélémy, Mmes Baume, Benekadi, M. Bernard B., Mme Bocquet, M. Bolliet, Mme Bonniel-Chalier, MM. Bousson, Braillard, Broliquier, Buffet, Mmes Cardona, Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Cochet, Corazzol, Coste, Coulon, Mme Dagorne, MM. Darne JC., David G., Desbos, Deschamps, Mme Dubos, MM. Ferraro, Flaconnèche, Forissier, Fournel, Galliano, Gentilini, Geourjon, Mme Ghemri, MM. Gignoux, Gillet, Giordano, Gléréan, Goux, Grivel, Mme Hamdiken-Ledesert, MM. Havard, Huguet, Imbert, Jacquet, Joly, Justet, Kabalo, Lambert, Mmes Laurent, Laval, MM. Le Bouhart, Lebuhotel, Lelièvre, Léonard, Lévêque, Mme Levy, MM. Llung, Longueval, Louis, Martinez, Millet, Morales, Nissanian, Ollivier, Mmes Palleja, Pesson, MM. Petit, Pili, Pillon, Plazzi, Quiniou, Mme Rabatel, M. Réale, Mme Revel, MM. Roche, Rousseau, Rudigoz, Sangalli, Schuk, Serres, Suchet, Terrot, Thévenot, Thivillier, Mme Tifra, MM. Touleron, Touraine, Turcas, Uhlrich, Vaté, Vergiat, Mme Vessiller, MM. Vial, Vincent, Vurpas, Mme Yéréman.

Absents excusés : MM. Charrier (pouvoir à Mme Besson), Abadie (pouvoir à Mme Vullien), Arrue (pouvoir à M. Kimelfeld), Mme Peytavin (pouvoir à M. Thivillier), MM. Barret (pouvoir à Mme Laval), Chabert (pouvoir à M. Gignoux), Chabrier (pouvoir à M. Longueval), Dumas (pouvoir à M. Buffet), Fleury (pouvoir à M. Pillon), Genin (pouvoir à M. Plazzi), Guimet (pouvoir à M. Bousson), Mme Lépine (pouvoir à M. Desseigne), M. Lyonnet (pouvoir à M. Grivel), Mmes Perrin-Gilbert, Roger-Dalbert (pouvoir à Mme Revel).

Absents non excusés : MM. Barge, Claisse, Muet.

Conseil de communauté du 18 février 2013**Délibération n° 2013-3488**

commission principale : déplacements et voirie

objet : **Logistique urbaine - Transport de marchandises en ville (TMV) - Délibération cadre**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération

Le Conseil,

Vu le rapport du 30 janvier 2013, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

Contexte et enjeux

La logistique urbaine :

- constitue l'un des enjeux forts des politiques de mobilité de demain,
- représente un critère de performance des grandes villes européennes et de compétitivité des entreprises locales,
- offre un terrain d'expérimentation et d'innovations technologiques.

La logistique urbaine recouvre une réalité très large, hétéroclite et complexe :

- l'approvisionnement des commerces,
- les livraisons à domicile,
- la collecte des ordures ménagères,
- le transport de fonds,
- les courses des particuliers,
- l'acheminement du courrier,
- les flux des chantiers du bâtiment et des travaux publics (BTP), etc.

Le transport de marchandises en ville (TMV) représente une part significative des déplacements :

- près de 130 000 mouvements de livraison sont effectués chaque jour dans l'agglomération lyonnaise, dont 25 % environ sur Lyon-Villeurbanne. En moyenne, un emploi génère une livraison par semaine,
- cela représente environ 1 million de kilomètres par jour, soit 10 à 15 % du trafic total (en kilomètres parcourus).

La congestion du fret urbain est à la fois produite par les opérateurs de transport mais aussi subie par eux. Elle affecte leurs temps de parcours, donc leur productivité.

La part des poids lourds et des véhicules utilitaires légers dans les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants est importante au sein du total des émissions du secteur des transports :

- 25 % des émissions de dioxyde de carbone (CO₂),
- 33 % des émissions de dioxyde de soufre (SO₂) et d'oxyde d'azote (NOx),
- 44 % des particules émises.

(source Laboratoire d'économie des transports (LET) - exploitation des enquêtes TMV 2000).

Malgré les progrès des motorisations et des organisations logistiques de plus en plus performantes, le bilan environnemental de l'activité logistique se dégrade au fil des années, notamment du fait de l'éloignement des plates-formes logistiques sous la pression foncière et d'une demande accrue de prestations logistiques. D'après le diagnostic énergie émissions des mobilités (EEM) réalisé par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et le Centre d'études techniques de

l'équipement (CETE) Nord-Picardie sur la métropole lilloise, la participation du transport de marchandises aux émissions de GES progresse sensiblement. En effet, alors que les émissions liées aux déplacements de voyageurs sont stables (- 1 %), celles liées aux transports de marchandises passent de 25 à 29 % entre 1998 et 2006. Le fret urbain est d'autant plus concerné que selon l'étude, un kilomètre parcouru par camion sur une voie urbaine consomme beaucoup plus d'énergie que le même kilomètre réalisé sur autoroute.

Le plan énergie climat (PEC) (délibération n° 2012-2754 du Conseil du 13 février 2012) vise à optimiser les motorisations des poids lourds et à améliorer l'organisation du transport de marchandises. Les objectifs affichés sont de réduire de 15 % les émissions de CO₂ du transport de marchandises sur le territoire de la Communauté urbaine de Lyon en 2020, par une évolution des motorisations des poids lourds et de diminuer de 5 % les tonnes par kilomètre parcouru sur le territoire par une meilleure organisation de la logistique urbaine. Ceci permettrait une économie de 133 000 tonnes équivalent CO₂ par an.

Afin de contribuer à la mise en œuvre opérationnelle de ces objectifs ambitieux, il est impératif que l'action publique soit amplifiée sur le sujet dans la mesure où :

- les enjeux du fret urbain rejoignent ceux de la démarche "Ville intelligente et durable" et sont une composante indispensable à la fois d'une politique de mobilité durable et d'une politique de développement économique,
- il faut tenir compte des nouvelles pratiques de consommation : une demande plus forte en commerces de centre-ville, la croissance du e-commerce, la demande en services urbains facilitant la vie en ville (consignes, relais-colis, livraison à domicile, etc.),
- les partenaires de la profession demandent une visibilité sur les orientations des années à venir, et une prise en compte de la logistique comme fonction trans-filière de première importance, facteur de compétitivité.

Principales réalisations et actions de l'agglomération en matière de logistique urbaine depuis 2004

Alors que dans nombre de collectivités françaises, la logistique urbaine est encore ignorée dans les politiques publiques, la Communauté urbaine est depuis plus de 10 ans une collectivité pionnière en la matière. Une instance pérenne de dialogue et de concertation entre sphère publique et sphère privée, pilotée par la Communauté urbaine, existe depuis 2004. Elle rassemble des représentants de la profession (opérateurs de transport, logisticiens, chargeurs), des représentants du monde de l'innovation et de la recherche : pôle de compétitivité Lyon urban truck and bus (LUTB), LET, le Centre d'études des réseaux, transports et de l'urbanisme (CERTU), IFSTTAR, etc.

De cette instance sont nés, de manière concertée, des projets concrets tels que :

- un espace logistique urbain (Cordeliers) inauguré en 2012, incluant les livraisons des derniers kilomètres en véhicule électrique,
- une réglementation environnementale innovante des aires de livraison, basée sur les normes d'émissions CO₂ des véhicules, une taille maximale uniformisée des véhicules (29 mètres carrés), l'instauration du disque livraison 30 minutes,
- la reconfiguration des aires de livraison : redimensionnement pour permettre un accès aisé des véhicules et le déploiement des hayons, abaissement des bordures de trottoirs pour l'accès des outils de manutention,
- une extension progressive de cette réglementation (début 2013 à tout Lyon et centre-ville de Villeurbanne) et du programme de reconfiguration des aires de livraison (délibération n° 2012-3253 du Conseil du 8 octobre 2012) qui a inspiré un guide national édité par le CERTU.

D'autres projets sont par ailleurs à l'étude :

- l'espace logistique urbain des Halles, pour lequel d'ores et déjà plusieurs professionnels ont montré leur fort intérêt,
- le centre de consolidation BTP (délibération n° 2012-3253 du Conseil du 8 octobre 2012), cofinancé par le programme EcoCité,
- des partenariats comme la convention de la Compagnie nationale du Rhône (CNR), de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Lyon et de la Communauté urbaine de Lyon sur la logistique urbaine (délibération n° 2012-3035 du Conseil du 25 juin 2012),

- l'utilisation en interne (avec un doctorant par convention industrielle de formation par la recherche (CIFRE) intégré au service Déplacements pour 3 ans depuis septembre 2012) d'outils de modélisation (modèle FRETURB) permettant d'éclairer chaque échelle de projet (depuis l'îlot, jusqu'à l'aire métropolitaine) du point de vue des flux de marchandises générés et des surfaces nécessaires pour un bon fonctionnement logistique,

- l'investissement de la Communauté urbaine dans des projets européens dont certaines "briques technologiques" s'avèrent suffisamment pertinentes pour que les professionnels souhaitent les déployer à une plus large échelle : onde verte pour les camions dans le projet FREILOT (délibération n° 2009-0785 du Conseil du 15 juin 2009), nouveau système de conteneurisation et de transbordement et consigne logistique permettant le report des livraisons en heures creuses dans le projet CityLog (délibération n° 2009-0729 du 11 mai 2009),

- la rédaction de guides techniques sur les arrêtés de circulation, les aires de livraison et les itinéraires poids lourds.

La concertation menée dans le cadre de l'instance de coordination, et la confiance mutuelle consolidée au fil des années, ont également mené au lancement d'études partenariales (sur la mutualisation des flux de chantier, sur les solutions de logistique urbaine fluviale, etc.). La maturation de la réflexion a également permis une meilleure prise en compte de la problématique des marchandises dans les projets d'aménagement de voirie (secteur nord Presqu'île ou cours Lafayette par exemple).

Néanmoins, pour enrichir nos grands projets urbains comme "Part-Dieu 2030", Gerland, Confluence 2 et à l'heure de changements importants dans les modes de consommation, la politique de la logistique urbaine de la Communauté urbaine de Lyon doit franchir une nouvelle étape.

Perspectives

L'action de la Communauté urbaine a été jusqu'à maintenant très centrée sur la problématique du dernier kilomètre et de la livraison finale dans la zone centrale de l'agglomération (Lyon et Villeurbanne). Or, à l'heure de la révision du plan local de l'urbanisme et de l'habitat (PLUH), la politique de la logistique urbaine doit se déployer sur le périmètre intercommunal et comporter des actions répondant aux problématiques de tous les types de territoire. Par ailleurs, ces actions doivent faire "système" et alimenter le futur plan de déplacements urbains (PDU).

Il faut aujourd'hui faire un pas de plus vers une politique de prise en compte des marchandises en ville plus systématique et plus intégrée, tout en consolidant les acquis dont notamment un partenariat fort et une précieuse relation de confiance avec la profession.

Pour cela, il convient d'arrêter une stratégie dans la durée afin :

- d'identifier des axes de travail jusqu'à 2020,
- de donner une vision claire aux acteurs professionnels du territoire. La profession est prête à opérer des changements dans ses pratiques à condition :
 - . d'avoir une bonne lisibilité sur les contraintes à venir, et leurs échéances,
 - . de bénéficier d'avantages compétitifs, favorisant les opérateurs vertueux, en échange de leurs efforts ;
- de continuer à insuffler sur l'agglomération une véritable culture de la logistique urbaine - depuis la planification jusqu'aux projets - auprès des planificateurs, aménageurs et gestionnaires de la ville,
- de contribuer à la démarche de "ville intelligente et durable" et d'encourager l'expérimentation et l'évolution des pratiques.

C'est l'objet de la présente délibération-cadre, qui est la première de ce type en France.

Traiter la logistique urbaine à une plus large échelle

Jusqu'à maintenant, l'action de la Communauté urbaine a été principalement centrée :

- géographiquement : sur le centre de l'agglomération (Lyon et Villeurbanne),
- thématiquement : sur les aires de livraison, les espaces de mutualisation d'hyper-centre, les questions des pollutions atmosphériques, le transfert modal, etc.

Il convient désormais d'élargir le champ :

- géographiquement à l'ensemble de la Communauté urbaine de Lyon, en articulation avec les réflexions de la Région urbaine de Lyon et du Pôle métropolitain,
- thématiquement : à une meilleure gestion de l'inscription spatiale de l'activité logistique, à la localisation des activités fortement génératrices de flux de marchandises et aux montages opérationnels permettant la montée en puissance de ces activités.

Depuis les années 1970, un discours sur une mobilité des personnes respectueuse de l'environnement a été défini : promotion de l'usage des transports en commun, puis progressivement, via les plans de déplacements urbains (PDU) notamment, d'autres enjeux ont été mis en avant : vélo, marche, et plus récemment auto-partage, covoiturage, etc.

Pour la mobilité des marchandises, ce discours n'est aujourd'hui pas aussi abouti, malgré des études et recherches montrant la voie. Il est aujourd'hui objectivé, par exemple, qu'une livraison en point-relais est moins émissive qu'une livraison à domicile par exemple. De même, une livraison par véhicule de 19 tonnes plein est plus efficace, sur le plan environnemental, qu'une livraison de plusieurs véhicules utilitaires légers.

Il est également démontré aujourd'hui qu'une entreprise est plus vertueuse quand elle renouvelle sa flotte régulièrement, quand elle implante ses plates-formes près de la ville et quand elle mutualise ses tournées, ses espaces de stockage, etc.

L'enjeu est donc de faire converger les équations environnementale et économique en matière de transports de marchandises.

Proposition d'axes de travail

Deux thèmes stratégiques sont proposés :

- améliorer la prise en compte de la logistique dans les aménagements urbains,
- améliorer la prise en compte de la logistique dans le PLUH en cours de révision.

Thème 1 : Améliorer la prise en compte de la logistique dans les aménagements urbains

La mobilité des marchandises suppose d'une part, des infrastructures de transport et, d'autre part, des plates-formes logistiques correctement dimensionnées.

Le transfert modal est un objectif majeur, d'où les projets de mise en place des services fluviaux et ferroviaires. Mais le mode routier restera toujours majoritaire pour les marchandises ; et il peut devenir très vertueux à travers des mesures liées au matériel utilisé et aux organisations logistiques.

Au même titre que l'on réserve de l'espace pour les bus, qui massifient le transport de personnes, il est indispensable d'accorder une juste place aux véhicules de transport de marchandises, qui massifient le transport de biens et sont, à ce titre, de véritables "transports en commun pour les marchandises".

Depuis les années 1970, les plates-formes urbaines ont, en région lyonnaise comme partout en France, été éloignées des centres-villes, sous la pression foncière, augmentant les kilomètres produits et les nuisances associées, et dégradant la productivité des opérateurs et le cadre de vie (congestion, double-file).

Il faut donc réintroduire la fonction logistique dans la ville, tout en soignant son insertion urbaine, paysagère et architecturale.

Il s'agit de rassembler sur des plates-formes urbaines bien situées et bien desservies les flux d'approvisionnement provenant de l'extérieur de la ville. La distribution "capillaire" vers le destinataire final ("le dernier kilomètre") peut ensuite être assurée avec des véhicules propres (électrique, gaz naturels pour véhicules (GNV), etc.). Cette organisation permet de réduire les kilomètres produits par les transporteurs grâce à l'optimisation des tournées et à la mutualisation des moyens.

Le thème 1 se décline en 6 axes :

Axe 1 - Favoriser l'émergence d'espaces logistiques urbains (ELU) de différentes tailles par la mise à disposition, en centre-ville, de foncier accessible à des coûts abordables aux opérateurs de logistique urbaine et/ou par l'accompagnement de projets de ce type émanant d'initiatives privées.

Ces outils logistiques ont pour objectif d'optimiser et rationaliser le nombre de kilomètres routiers parcourus et l'occupation de l'espace public par les véhicules de livraisons. Le principe de fonctionnement est une dépose de la marchandise en heures creuses par de gros véhicules et une distribution terminale avec un chargement et un parcours optimisés, avec des petits véhicules peu émissifs (hybrides, électriques, cargo-cycles).

A titre d'exemple, à l'initiative de la Communauté urbaine, Lyon parc auto (LPA) a pris la décision d'accueillir, en rez-de-chaussée du parc des Cordeliers, un ELU intégrant la livraison finale des produits à l'aide de véhicules électriques.

Axe 2 - Mettre en place un centre de distribution des matériaux de construction

Le principe de cet outil logistique est la mise en place d'une plate-forme de gestion approvisionnant en matériaux et marchandises diverses les grands chantiers de BTP. À partir de cette plate-forme où seraient arrêtés les flux amont, des camions avec un taux de chargement optimal seraient organisés, ajustés au moment où le chantier a besoin de la marchandise, afin de limiter le stockage sur place, diminuer les surfaces des bases travaux et réduire le nombre de véhicules utilisés.

Compte tenu du nombre et de l'ampleur des chantiers programmés sur l'agglomération, cette mesure constitue une réponse à un enjeu stratégique de partage de l'espace public, dans un contexte de rareté de cette ressource. Des exemples réussis de centres de consolidation des matériaux existent, notamment en Grande Bretagne et en Suède.

L'étude de faisabilité du dispositif, cofinancée par le programme Eco Cité "Investissements d'Avenir" a démarré fin 2012, avec un objectif de mise en service de l'équipement au second semestre 2014. Elle a fait l'objet de la délibération n° 2012-3253 du Conseil du 8 octobre 2012.

La charte signée par la Communauté urbaine de Lyon, la CCI et le Port Edouard Herriot intègre ce projet (délibération n° 2012-3035 du Conseil du 25 juin 2012).

Axe 3 - Prendre systématiquement en compte les livraisons dans les aménagements de voirie

Des formations internes à la Communauté urbaine de Lyon (élus et techniciens) et externes (aménageurs) sur la problématique des marchandises en ville permettront une meilleure prise en compte de la logistique urbaine en amont des projets d'aménagement. Une reconfiguration des aires de livraison est déjà engagée sur des secteurs identifiés comme étant prioritaires par les professionnels de la livraison, dans le cadre de l'instance de concertation. Pour cela, une autorisation de programme a été votée par le Conseil de communauté (délibération n° 2012-3253 du Conseil du 8 octobre 2012). Il s'agira ensuite d'étendre cette reconfiguration.

Axe 4 - Faire du projet Part-Dieu un modèle en matière de gestion des livraisons

Se déroulant dans un site particulièrement contraint par sa densité en population, emplois et fonctionnalités nécessaires, le projet Part-Dieu 2030 est une formidable opportunité de tester des solutions innovantes de logistique urbaine. Au-delà de cette fonction "laboratoire", la prise en compte de la logistique urbaine a, sur ce site, une obligation de réussite, sous peine d'affecter durablement la qualité de vie, la praticité, l'efficacité urbaine et *in fine* la compétitivité de cet ensemble sur un plan national et international. A contrario, une bonne prise en compte, dans la phase travaux et dans les projets définitifs, de la logistique urbaine dans ce périmètre sera un gage de qualité pour les investisseurs et un facteur de bien vivre en ville pour les futurs utilisateurs.

En effet, au vu de la programmation ambitieuse du projet Part-Dieu, un accroissement de 80 % du nombre de mouvements (livraisons et enlèvements) est attendu. Le projet devra non seulement prendre en compte les aménagements nouveaux mais aussi apporter des réponses aux dysfonctionnements actuels (dangerosité de l'accès "livraison" du centre commercial, livraisons de la gare s'effectuant sur le parvis piétonnier aux heures d'affluence, etc.).

La prise en compte des livraisons concernera notamment le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la Part-Dieu reconfiguré, le cluster "hôtels", la mise en site propre intégral du C3, les réaménagements autour des Halles. Une étude sur la création d'un espace logistique urbain au sein du parc de stationnement LPA des Halles est d'ores et déjà engagée.

Axe 5 - Apporter des réponses aux nouvelles pratiques de consommation et de livraisons

La logistique urbaine doit également se penser comme un véritable service urbain. Elle doit trouver des solutions aux pratiques nouvelles de consommation et de livraison : retour des enseignes de proximité en centre-ville, demande accrue de livraisons à domicile des achats effectués sur internet mais aussi dans les commerces de proximité, besoin de portage à domicile lié au vieillissement de la population et au souhait de prolongement de la vie autonome, besoins de consignes pour les particuliers, mais aussi pour les artisans et les commerçants (découplage de la livraison massifié en heure creuse et de la récupération de la marchandise par le commerçant). La Communauté urbaine devra pour cela identifier, avec ses partenaires, les solutions organisationnelles et technologiques (points-relais, services de portage à domicile, consignes automatiques, etc.), et favoriser leur mise en place à travers des initiatives privées.

Axe 6 - Mieux partager l'espace public à travers

a) - Le développement de livraisons nocturnes silencieuses

Une identification des secteurs dont la "sensibilité sonore" peut accepter une livraison nocturne effectuée dans les conditions de la charte Certibruit (chaîne du silence, moins de 60 décibels) sera réalisée avec l'aide d'Acoucity.

Après cette identification, le lancement d'expérimentations sur plusieurs points de vente sera préparé dans le cadre de l'instance de concertation avec les chargeurs, transporteurs et représentants des riverains. A noter que la livraison nocturne cible sur les périodes "tard le soir" et "tôt le matin", pas sur la "nuit noire".

b) - La priorité offerte aux entreprises vertueuses en termes environnementaux

En l'absence d'avantages concurrentiels, les professionnels risquent de ne pas trouver de raisons suffisantes pour motiver des investissements financiers lourds de renouvellement de flottes (moins émissives, plus silencieuses, etc.). Des réflexions sont déjà engagées au sein de l'instance de concertation afin d'offrir des avantages comme, par exemple, des plages horaires de livraison élargies, aux entreprises vertueuses.

Paris, Toulouse, mais aussi Utrecht et Londres ont mis en place de tels systèmes.

c) - L'estimation du potentiel des conditions de la mixité fret-voyageurs sur le réseau de Transports en commun lyonnais (TCL)

La mixité fret-voyageurs n'est pas pertinente sur l'ensemble du réseau. Seront étudiées en priorité, en étroite liaison avec le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) :

- la faisabilité d'une desserte par tramway du centre commercial de la Part-Dieu,

- les conditions de l'ouverture au transport de marchandises de certains segments de voies bus, qui signifierait une priorisation donnée aux massificateurs (par exemple ouverture de couloirs bus aux véhicules dont la charge est optimisée, à certaines heures de la journée).

Thème 2 : s'appuyer sur le PLUH pour construire et rendre lisible une armature logistique métropolitaine

Sous la pression foncière, les sites logistiques sont repoussés de plus en plus en périphérie des villes. Cette tendance, observée partout en France, dégrade fortement le bilan environnemental de l'activité logistique car elle accroît de manière exponentielle le nombre de kilomètres parcourus. A titre d'exemple, l'impact de ce phénomène de "desserrement logistique", calculé par l'IFSTTAR à l'échelle de l'Ile-de-France uniquement pour les bâtiments de messagerie, est de 16 000 tonnes par an. Le gain de CO₂ apporté par un espace logistique

urbain comme celui de la place de la Concorde à Paris est de 500 tonnes par an. C'est sans compter la consommation de foncier naturel ou agricole, qui est ainsi générée par les relocalisations de bâtiments logistiques.

Afin d'œuvrer pour une logistique urbaine durable, il est donc nécessaire d'enrayer le desserrement logistique et d'identifier et réserver dans le PLUH des sites proches de la zone à desservir et bien connectés.

Une armature logistique métropolitaine inscrite dans le PLUH, aurait pour effet vertueux de rassurer les investisseurs sur le maintien de l'activité logistique en ville et contribuerait à faire levier pour engager des opérations de recyclage foncier sur les sites périphériques.

Si aujourd'hui les implantations logistiques se font souvent au gré d'opportunités foncières, au risque d'un mitage du territoire, le PLUH devra au contraire miser sur le regroupement de plates-formes, permettant le développement de services communs aux employés et aux entreprises (restaurants inter-entreprises, transports en commun, mutualisation de surfaces, etc.).

D'une manière générale, la Communauté urbaine de Lyon a tout intérêt à attirer, sur son territoire, des entreprises proposant des services logistiques performants, à travers une offre immobilière et infrastructurelle de qualité. Le tissu économique bénéficiera d'une fonction logistique trans-filière vecteur de compétitivité et les citoyens d'un service urbain logistique de qualité, participant de leur qualité de vie au quotidien.

Axe 1 - Préserver dans le PLUH des sites logistiques ainsi que des surfaces pour des activités fortement génératrices de flux urbains de marchandises

La préservation de ces sites et de ces surfaces pourrait se traduire, notamment, par un zonage spécifique ou par l'intégration de la logistique urbaine dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP). Le PLUH devra aussi permettre la mixité facilitant la rentabilité économique à travers des mécanismes de péréquation.

Il s'agit à la fois de préserver des sites existants et d'identifier des sites pouvant acquérir une vocation logistique nouvelle (friches, délaissés, etc.). Les sites retenus sur le territoire de la Communauté urbaine devront bien s'articuler avec ceux identifiés dans le schéma logistique de la Région urbaine de Lyon.

La préservation des sites s'accompagne naturellement d'un souci d'insertion urbaine et paysagère, facilitant une acceptabilité pérenne de la part des habitants. Afin que les plates-formes urbaines, toutes tailles et tous modes, puissent trouver leur place dans l'urbain, une boîte à outils à l'intention des aménageurs pourra être construite (par exemple sous la forme d'un référentiel de mesures d'insertion). Elle comprendrait : des exemples d'aménagements réussis, des méthodes et outils d'insertion urbaine et paysagère, ainsi que des ratios de coûts. En effet, le poids de ces mesures d'insertion dans un bilan d'aménagement doit être connu a priori, afin de les intégrer au mieux à une opération.

Une attention particulière devrait être portée aux sites multimodaux, sans lesquels le transfert modal ne sera pas possible. La préservation des installations terminales embranchées (embranchements particuliers des entreprises) devra être assurée, même lorsqu'elles ne reçoivent plus de trains, afin de préserver la possibilité d'utiliser le mode ferroviaire à l'avenir.

Pour ce qui est de la voie d'eau, dont les réserves de capacité doivent être mises à profit dans un contexte de saturation des infrastructures routières et ferroviaires, l'une des conditions préalable à la mise en place de services sera de pérenniser des sites bord à voie d'eau (le port Edouard Herriot mais aussi des ports urbains, potentiellement à temps partagé, et où la mixité des usages serait aménagée). Un travail sur ces "quais d'interface" sera ainsi engagé avec Voies navigables de France (VNF).

Identifier dans le PLUH des sites pouvant accueillir des petites activités fortement productrices de flux urbains de marchandises

D'après les enquêtes nationales sur le transport de marchandises en ville du LET de Lyon, seuls 15 % des flux urbains de marchandises sont générés par des transporteurs professionnels. La moitié des marchandises sont transportées par les coffres des voitures. Il reste un tiers (35 %) de transport en compte propre.

Si la part du compte propre a diminué depuis les années 1980 sous l'effet de la professionnalisation du secteur du transport routier et d'une tendance à l'externalisation et au recentrage des firmes sur leur cœur de métier, cette baisse n'est pas uniforme selon les distances : le compte propre reste très présent sur les courtes distances (moins de 150 kilomètres).

Le compte propre est le fait d'entreprises qui n'émargent pas à un code d'activité principale exercée (APE) transport ou logistique. Leur diversité de taille, d'activité, de fonctionnement, rend difficile la compréhension de leurs besoins immobiliers et de localisation. Ils sont pourtant indispensables au bon fonctionnement de la ville : artisans, petits commerçants, entreprises de réparation, d'installation ou services après-vente en tous genres.

Pour certaines petites et moyennes entreprises (PME) de services (après-vente, réparation, etc.) ou de production, le transport est une partie intrinsèque de leur métier difficilement externalisable, tant il est difficile de le séparer des autres opérations. Leurs véhicules, utilitaires légers en général, pèsent largement dans les flux urbains de marchandises.

Les flux de ces "petits métiers de la ville" sont un volet à part entière du système de logistique urbaine de toute agglomération : les évincer hors des centres signifierait rallonger considérablement les kilométrages parcourus et alourdir leur bilan carbone. Optimiser leur implantation spatiale aurait, a contrario, des effets vertueux. En termes d'insertion, des solutions existent proposant une façade urbaine côté espace public et une façade technique à l'arrière.

Leur présence en ville serait aussi un vecteur de performance pour les activités situées en hyper-centre, du fait de la réactivité qu'apporte la proximité. Le PLUH proposera des orientations en matière de mixité fonctionnelle et de préservation du tissu économique de proximité en secteur urbain constitué.

Axe 2 - Utiliser l'article 12 du PLUH pour orienter la satisfaction des besoins en surfaces logistiques sur parcelle privée et pas seulement sur espace public

Les constructions nouvelles ont de plus en plus l'obligation de prévoir des surfaces nécessaires suffisantes pour répondre à certaines fonctionnalités devenues incontournables : stationnement, locaux poubelles, boîtes aux lettres, locaux pour vélos et poussettes, recharge des véhicules électriques. L'intégration des surfaces nécessaires à la livraison n'est pas encore prise en compte. L'augmentation des livraisons à domicile et une pression de plus en plus forte sur l'espace public, le besoin en surfaces pour les livraisons devra être aussi facilité sur fonds privé.

Le PLUH pourra comporter (article 12 sur les normes de stationnement) quand la typologie urbaine la justifiera, un ratio obligatoire de surfaces réservées au stationnement des véhicules de livraison, calculé en fonction de la surface de vente pour les commerces par exemple. Une telle obligation de prévoir des emprises privées pour effectuer les opérations de chargement-déchargement-manutention permettrait de libérer la voirie publique dans certains sites contraints.

Le PLUH pourra également avoir une action normative pour insérer dans les immeubles neufs des locaux dédiés aux livraisons aux particuliers, au même titre que les locaux prévus pour les vélos et pour les bacs à ordures ménagères ;

Vu ledit dossier ;

Ouï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

DELIBERE

1° - Valide les enjeux associés à une prise en compte efficace de la logistique urbaine dans les interventions de la Communauté urbaine de Lyon.

2° - Approuve la mise en œuvre de la feuille de route dont les principaux thèmes sont :

a) - donner à la logistique sa juste place dans la ville dense,

b) - construire et rendre lisible une armature logistique métropolitaine porteuse de performances économique et environnementale fixant un cadre à l'action de la Communauté urbaine de Lyon en matière de logistique urbaine du transport de marchandises en ville (TMV) sur son territoire.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le Président,
pour le Président,

Reçu au contrôle de légalité le : 20 février 2013.