

Délibération au Conseil municipal du lundi 23 octobre 2017

Pour une logistique urbaine plus vertueuse au service de l'attractivité économique de la qualité de l'air et du cadre de vie.

1. Les enjeux

La logistique urbaine constitue l'un des enjeux forts des politiques de mobilité de demain, elle représente un critère de performance, d'attractivité et de compétitivité des commerces et entreprises locales. C'est aussi un champ en construction qui offre un terrain d'expérimentations et d'innovations organisationnelles, de services, voire technologiques.

La logistique urbaine est la manière d'acheminer, dans les meilleures conditions, les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Outre le transport de marchandises en ville, la logistique urbaine englobe des activités de livraisons, de manutention et de stockage en zone dense et constitue généralement le premier ou dernier maillon d'une chaîne logistique plus globale.

La logistique urbaine soulève des enjeux économiques et environnementaux souvent contradictoires et pour lesquels il faut trouver un équilibre. C'est une fonction vitale, elle permet l'approvisionnement ou l'expédition de marchandises, qu'il s'agit de préserver au sein des agglomérations. Au niveau national, cette activité représente environ 20% du trafic urbain, 30% de l'occupation de la chaussée et jusqu'à 50% des émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

L'enjeu de la collectivité est de mettre en place une logistique urbaine à faible impact environnemental et se traduit en deux objectifs :

- accélérer la mutation vers des véhicules propres,
- optimiser les services de livraison.

La présente délibération présente brièvement les études, la stratégie et un plan d'actions pour une logistique urbaine vertueuse et intégrée. Plus précisément, il s'agit de décliner la stratégie présente dans le volet déplacement du PLU métropolitain sur le centre de

Strasbourg, notamment à travers les outils réglementaires (pouvoirs de police de la circulation).

2. Historique des actions et prise en compte dans la politique de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg

Jusqu'ici, afin d'apaiser les différents usages de la voirie, la réglementation de la circulation et du stationnement des véhicules de livraison a été un levier important de la politique de déplacements des marchandises de l'Eurométropole et à l'échelle municipale de Strasbourg. Les différentes mesures qui se sont succédées depuis les années 1990, ont permis de réduire la circulation de transit des marchandises au centre-ville, tout en développant l'accessibilité et l'attractivité de la ville. La piétonisation du centre historique a permis de préserver le patrimoine historique et le cadre de vie des strasbourgeois, tout en favorisant la cohabitation avec les différents usages du secteur de la Grande Ile.

Dès 2012, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg ont engagé un dialogue avec les acteurs concernés. Il a permis d'instaurer une confiance mutuelle consolidée au fil des années. Cette dynamique a entraîné la réalisation d'études partenariales qui ont débouché sur une connaissance partagée de la thématique :

- dès 2012, une étude diagnostic a été menée avec le soutien du groupe La Poste, de la Société d'Aménagement du Marché d'Intérêt National de Strasbourg (SAMINS), de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, de l'Observatoire Régional des Transports d'Alsace (ORTAL), du Port Autonome de Strasbourg (PAS) et de la CTS.

A l'issue de ce diagnostic, des études complémentaires et prioritaires ont été engagées dès 2014 pour évaluer l'opportunité et la faisabilité :

- de services de logistique urbaine. L'étude de faisabilité d'un centre de distribution urbain a été portée avec le soutien du groupe La Poste, de la SAMINS, de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, du Port Autonome de Strasbourg et des Voies Navigables de France ; les potentiels de mutualisation sur les filières « produits frais » et « messagerie » ont été confirmés,
- d'un tram-fret pour la distribution des marchandises du dernier kilomètre. L'action a été portée par la CTS, avec le soutien de l'Eurométropole de Strasbourg. Les difficultés de mise en œuvre n'ont, pour l'instant, pas permis d'aboutir sur cette thématique.

Parallèlement, 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 ou urbains et dans des projets phares comme la requalification des quais Sud de la Grande Ile.

Dans ce contexte, l'Eurométropole de Strasbourg a réaffirmé dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), adopté le 16 décembre 2016, que les livraisons sont un axe fondamental de la politique des déplacements et contribuent fortement à l'attractivité économique du territoire. En particulier, le Programme d'Orientations

et d'Actions déplacements du PLUi prévoit de faire évoluer la réglementation et en particulier d'harmoniser les réglementations à l'échelle métropolitaine, de promouvoir de nouvelles formes de desserte du centre-ville (centres de distribution urbain sur le MIN et sur le Port de Strasbourg) et d'encourager le report modal (possibilité de recourir à la voie d'eau et au ferroviaire).

Depuis le 29 septembre 2017, la Ville de Strasbourg s'est engagée dans une démarche partenariale avec Voies Navigables de France (VNF) afin, entre autres, de développer l'activité économique par l'utilisation de la voie d'eau. En particulier, le partenariat encouragera la logistique fluviale pour les chantiers du BTP, et les initiatives de logistiques urbaines fluviales.

A l'image de certaines filières de distribution déjà bien optimisées, l'évolution souhaitée doit encourager les livreurs, entreprises de transports et indépendants à optimiser voire mutualiser leurs volumes afin d'utiliser moins de véhicules. Cette évolution doit permettre :

- d'augmenter l'attractivité commerciale en limitant l'impact des livraisons sur le domaine public pendant les heures d'ouverture des commerces,
- d'améliorer la qualité de l'air et la préservation du patrimoine historique,
- de faciliter le travail des livreurs,
- de favoriser une meilleure cohabitation entre les usages et modes de déplacements.

3. Une déclinaison à court terme sur le secteur de la Grande Ile de Strasbourg

Le secteur de la grande Ile ressort comme la zone à traiter prioritairement :

- cette zone concentre l'activité de livraisons,
- la majorité des livraisons se font avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes et par des professionnels du transport,
- un nombre croissant d'enseignes réalisent des livraisons (31% des enseignes du centre-ville).

L'état des lieux des modalités de livraison au centre-ville sont détaillés en annexe à la présente délibération.

L'impact environnemental de cette activité est estimé à près de 34 000 tonnes de CO2 par an sur l'agglomération strasbourgeoise, dont 17% sur le centre-ville. Ceci s'explique d'une part par l'éloignement des plates-formes logistiques, d'autre part, par la multiplication des livraisons réalisées par plusieurs prestataires auprès d'un seul destinataire ce qui contribue à l'augmentation des kilomètres générés.

Le transport de marchandises peut également être à l'origine de problèmes d'insécurité. Bien que les véhicules de gros gabarit ne représentent qu'une très faible part des livraisons en centre-ville, leur présence sur le domaine public peut générer un certain nombre de contraintes pour les autres usagers, voire de conflits.

Enfin au-delà de la pollution environnementale, l'optimisation des circuits de livraison doit aussi permettre de limiter les nuisances sonores et les risques de dégradation du patrimoine remarquable.

Suite aux démarches de co-construction engagées par la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg avec les partenaires du territoire, rassemblant une centaine d'acteurs privés et publics de la logistique et des commerçants, la collectivité propose des évolutions réglementaires favorisant l'usage de véhicules propres et, dans un cadre expérimental, l'usage de véhicules issus d'organisations mutualistes, par la voie d'un arrêté municipal.

Les évolutions réglementaires dans la présente délibération et actées par arrêté municipal, en application des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement du Maire de Strasbourg, constituent une première étape. La réglementation doit favoriser les pratiques vertueuses (usage de véhicules propres et augmentation du remplissage des véhicules par la mutualisation).

Les retombées attendues seront :

- la baisse des véhicules de livraison pour le secteur de la Grande Ile,
- l'évolution progressive des flottes vers des véhicules moins polluants,
- l'émergence de nouveaux services de mutualisation et de livraisons en véhicules propres, en vélos-cargos, et par la voie d'eau, permettant de répondre aux besoins des commerces et des nouvelles aspirations des consommateurs (livraison à domicile, par exemple).

Par conséquent, à partir du 1^{er} septembre 2018 prendra effet, sur le territoire de la Grande Ile, la première phase d'une série d'évolutions réglementaires construites avec les acteurs de la distribution. Ces évolutions devront permettre d'atteindre 100% des livraisons en véhicule propre à l'horizon 2021-2022.

- harmonisation des règles de circulation et de stationnement des véhicules de livraison sur l'ensemble du territoire de la Grande Ile,
- introduction d'une heure supplémentaire de circulation et de stationnement des véhicules de livraison pour les véhicules propres (électriques et GNV) entre 10h30 et 11h30,
- passage de la fin des livraisons autorisées pour les véhicules non électriques et GNV de 11h00 actuellement à 10h30,
- limitation des tonnages maximum autorisés à 7,5t de PTAC (des dérogations pourront être accordées par les services municipaux compétents, leur périmètre sera défini avant l'entrée en vigueur de la mesure en concertation avec les entreprises des filières de distribution),
- interdiction des véhicules diesel de livraison sans pastilles Crit'Air et pastilles Crit'Air 5.

Dès le 1^{er} septembre 2019, ces mesures seront complétées par l'interdiction de circuler des véhicules de livraison aux pastilles Crit'Air 4.

La collectivité prévoit enfin une interdiction totale d'accès à l'ellipse insulaire pour les véhicules diesel de livraison à l'horizon 2021-2022.

La généralisation du dispositif des pastilles Crit'Air permettra le contrôle de ces mesures.

4. Promotion de la mutualisation des flux de marchandises par des centres de distribution urbains

4.1. Etat des lieux

La distribution des marchandises dans les centres-villes ne relève pas de la compétence de la collectivité. En revanche, celle-ci peut exercer un rôle de facilitateur qui peut être déterminant dans le succès ou non de la mise en œuvre de centres de distribution urbains.

D'ores et déjà, il existe des offres privées qui permettent de déposer des colis à des prestataires qui se chargent, entre autres, d'assurer la distribution du dernier kilomètre, vers le centre-ville de Strasbourg mais également vers les centres secondaires de l'agglomération. Ces opérations concernent essentiellement la « messagerie », c'est-à-dire les petits colis. Elles sont opérées par des entreprises à qui des clients confient l'acheminement des livraisons.

Par ailleurs, l'étude sur l'opportunité de services logistiques souligne les potentiels de mutualisation de deux segments de livraisons :

- les produits frais (fruits et légumes, viandes, plats préparés, marée) : les restaurateurs s'approvisionnent principalement en compte propre laissant une forte marge de mutualisation si une partie de ces flux passait par un service logistique,
- la messagerie : malgré le caractère fortement concurrentiel de cette activité, des initiatives privées de mutualisation sont d'ores et déjà lancées principalement entre différentes enseignes d'un même groupe.

4.2. Une dynamique collective pour un service logistique dédié aux produits frais

A court terme, la piste privilégiée pour alléger le centre-ville de Strasbourg des contraintes négatives des livraisons est la mutualisation des produits frais à destination des cafés, hôtels et restaurants. L'implantation d'un tel service de mutualisation trouverait naturellement sens dans l'environnement du marché gare de Strasbourg et pourrait voir le jour grâce à l'impulsion de la Société d'Aménagement du Marché d'Intérêt National (SAMINS), chef de file de la démarche et des acteurs implantés sur le marché gare. Un groupe d'entreprises est mobilisé sur ce sujet depuis plus d'un an, afin de rendre possible la mutualisation des produits frais.

L'émergence de ces nouveaux services de mutualisation doit permettre à des acteurs du transport, de la logistique et aux commerçants, et en particulier aux acteurs de la filière frais, de trouver une alternative afin de ne plus assurer eux-mêmes les derniers kilomètres (les plus contraints) mais de pouvoir le cas échéant, confier cette tâche à des acteurs spécialisés et proposant ce service mutualisé en véhicules propres ou vélos-cargos pouvant assurer la livraison selon une plage horaire élargie.

Dans le cadre du projet Ecocité, la SAMINS se positionne en chef de file de ce processus, en tant qu'animateur du développement d'un service de mutualisation des produits filière frais porté par les acteurs actuels du marché gare de Strasbourg pour eux-mêmes et pour l'ensemble des acteurs de la filière.

Les évolutions réglementaires proposées par la Ville de Strasbourg accompagnent cette ambition en incitant à la mutualisation par le durcissement des contraintes d'accès à la Grande Ile par l'encouragement à l'usage de véhicules propres.

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

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

1. *aux évolutions règlementaires pour apaiser les livraisons dans le secteur de la Grande Ile, sous réserve de l'exercice de son pouvoir de police par le Maire de Strasbourg selon le calendrier, les modalités et les horaires suivants :*

Dès le 1^{er} septembre 2018 :

- harmonisation des règles de circulation et de stationnement des véhicules de livraison sur l'ensemble du territoire de la Grande Ile,*
- introduction d'une heure supplémentaire de circulation et de stationnement des véhicules de livraison pour les véhicules propres (électriques et GNV) entre 10h30 et 11h30,*
- passage de la fin des horaires de livraisons autorisées pour les véhicules non électriques et GNV de 11h00 actuellement à 10h30,*
- limitation des tonnages maximum autorisés à 7,5t de PTAC (des dérogations pourront être accordées par les services municipaux compétents, leur périmètre sera défini avant l'entrée en vigueur de la mesure en concertation avec les entreprises des filières de distribution et les commerçants),*

2. *à la sortie progressive des véhicules de livraisons diesel, sur le secteur de la Grande Ile, selon le calendrier suivant :*

- dès le 1er septembre 2018, interdiction de circuler des véhicules de livraison sans pastilles Crit'Air et correspondant à la catégorie Crit'Air 5,*
- dès le 1^{er} septembre 2019, ces mesures seront complétées par l'interdiction de circuler pour les véhicules de livraison équipés de pastilles Crit'Air 4.*

Ces mesures permettront d'atteindre progressivement l'échéance de 2021-2022, date à laquelle les véhicules diesel de livraison ne pourront plus circuler dans le secteur de la Grande Ile.

**Adopté le 23 octobre 2017
par le Conseil Municipal de la Ville de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après
transmission au Contrôle de Légalité
préfectoral Le 26 octobre 2017**

et affichage au Centre Administratif le 26/10/17

Annexe : état des lieux des modalités de livraison au centre ville

I. Une concentration des activités de livraisons

De par la concentration des activités tertiaires et commerciales localisées en centre-ville, c'est sur ce périmètre que se concentre l'essentiel des livraisons et des contraintes en matière d'accessibilité. Il s'agit de concilier attractivité économique, préservation du patrimoine historique, sécurité et qualité de l'air. Le centre-ville de Strasbourg concentre près de 25% des livraisons sur seulement 3,4% du territoire de l'Eurométropole. Plus finement, la Grande Ile de Strasbourg concentre à elle seule 8% de l'activité de livraisons de l'ensemble de l'agglomération.

Au total, c'est près de 3 600 positions de livraisons qui sont recensées chaque jour sur la Grande Ile, ceci représente près de 25 800 cartons (de moins de 30kg généralement), 800 palettes et 4000 autres conditionnements.

La profession de livreurs est soumise à de fortes contraintes d'accessibilité, de stationnement et de lisibilité de la réglementation, de disponibilité des commerçants, de respects des délais.

II. Pratiques de livraisons et gabarits des véhicules de livraisons

Pour le secteur de la Grande Ile, la moitié des livraisons est réalisée par des professionnels du transport, ce que l'on appelle le transport pour le « compte d'autrui ». La majorité de ces livraisons est assurée par des véhicules de moins de 3,5t. L'autre moitié des livraisons s'effectue en « compte propre » (le commerçant assure lui-même son approvisionnement). Dans ce cas, ils ont recours à des véhicules légers (moins de 3,5t). Globalement, il est observé un faible recours des véhicules articulés pour les livraisons en centre-ville (moins de 13%).

Les pharmacies sont les commerces recevant le plus de livraisons et celles-ci sont essentiellement réalisées par des véhicules de moins de 3,5t. La catégorie « petits commerces », incluant les cafés, commerces, restaurants génère à elle seule près de 18% des livraisons et ont recours à des véhicules de livraisons de plus de 7,5t. Les commerces de détail d'habillement et d'ameublement se font plutôt livrer par des véhicules porteurs.

III. De plus en plus d'enseignes effectuent des livraisons

Toujours selon l'étude, 188 établissements ont déclaré faire des livraisons chez leurs clients, soit 31% des établissements du centre-ville interrogés.

CONSEIL MUNICIPAL DU 23 OCTOBRE 2017 – POINT N° 12

Pour une logistique urbaine plus vertueuse au service de l'attractivité économique, de la qualité de l'air et du cadre de vie

Pour

48

AGHA BABAEI-Syamak, BARRIERE-Caroline, BARSEGHIAN-Jeanne, BEY-Françoise, BEZZARI-Mina, BIES-Philippe, BITZ-Olivier, BUFFET-Françoise, CAHN-Mathieu, CUTAJAR-Chantal, DREYER-Nicole, DREYFUS-Henri, DREYSSE-Marie-Dominique, FELTZ-Alexandre, FONTANEL-Alain, GABRIEL-HANNING-Maria Fernanda, GANGLOFF-Camille, GERNET-Jean-Baptiste, GILLMANN-Luc, HERRMANN-Robert, JUND-Alain, JUNG-Martine, JURDANT-PFEIFFER-Pascale, KOHLER-Christel, LOOS-François, MATHIEU-Jean-Baptiste, MATT-Nicolas, MEYER-Paul, NEFF-Annick, OEHLER-Serge, PEIROT-Edith, RAFIK-ELMRINI-Nawel, RAMDANE-Abdelkarim, RAMEL-Elisabeth, REICHHART-Ada, RICHARDOT-Anne-Pernelle, RIES-Roland, ROGER-Patrick, SCHAETZEL-Françoise, SCHMIDT-Michaël, SCHULTZ-Eric, SEILER-Michèle, TRAUTMANN-Catherine, VATON-Laurence, WERCKMANN-Françoise, WERLEN-Jean, WILLENBUCHER-Philippe, ZUBER-Catherine

Contre

0

Abstention

11

ABRAHAM-Julia, CALDEROLI-LOTZ-Martine, KELLER-Fabienne, MAURER-Jean-Philippe, ROBERT-Jean-Emmanuel, ROOS-Thierry, SCHAFFHAUSER-Jean-Luc, SCHALCK-Elsa, SENET-Eric, TARALL-Bornia, VETTER-Jean-Philippe