



Schema logistique
des biens et des services

Document d'orientations sur la logistique des biens et des services

2024

MÉTROPOLE

GRAND LYON

Ce document a été réalisé sous le pilotage de la Direction des Mobilités de la Métropole de Lyon, service « Développement des services de mobilités », avec la collaboration du bureau d'études Interface Transport



EDITO

Madame, Monsieur,

Le document que vous tenez entre les mains, ou bien à portée d'œil sur un écran, se veut l'expression d'une ambition nouvelle pour la logistique des biens et services.

Longtemps, ce secteur d'activité éminemment stratégique s'est maintenu à distance des régulations de l'action publique. Depuis les années 1980, à l'échelle nationale aussi bien qu'européenne, le cadre réglementaire du transport de marchandises s'est voulu stimulateur d'une concurrence largement débridée, au service exclusif de l'approvisionnement rapide et à bas coût des entreprises et des consommateurs. Combiné à l'affaissement des secteurs industriels pourvoyeurs de flux massifiés (sidérurgie, chimie, cimenterie, mécanique, automobile...), à une consommation croissante d'objets issus de chaînes de valeur toujours plus sophistiquées, ce contexte réglementaire et fiscal a facilité l'expansion puis l'hégémonie de deux modes opératoires emblématiques. Le premier consiste à transporter les marchandises par la route exclusivement, camion ou camionnette selon les flux. Le second consiste à stocker et distribuer les objets et matériaux depuis des entrepôts toujours plus vastes, construits le plus souvent sur des terres agricoles à la périphérie des agglomérations, sans parcimonie aucune dans la consommation d'espace. L'un et l'autre s'alimentent, les entrepôts étant bien souvent conçus sans connexion autre que celles du réseau routier.

À l'heure où la relocalisation des activités productives, la dynamisation des commerces de proximité, la sortie progressive des énergies fossiles et la fin de l'artificialisation des sols sont devenus autant d'objectifs cardinaux pour ses politiques publiques, comme de celles de l'État, la Métropole de Lyon ne pouvait se désintéresser de la logistique et des flux qu'elle génère. Certes, elle est loin de disposer des leviers qui lui permettraient d'agir sur le contexte global qui vient d'être évoqué. Certes, l'écosystème logistique qui alimente son territoire s'imbrique dans des réseaux et des interdépendances étirés à très grande échelle. Pour autant, la Métropole de Lyon fait le choix d'une stratégie d'ensemble pour mieux connaître et orienter le développement des activités logistiques. Menée en concertation avec les communes et de nombreux représentants de la profession, la démarche a consisté à identifier les orientations préférentielles et les moyens d'agir sur le foncier disponible, la conception d'espaces dédiés dans les projets urbains, les motorisations, les horaires de livraison, les gabarits de voirie, la multimodalité des solutions d'acheminement, la logistique spécifique des artisans et des chantiers du BTP, la maîtrise des flux de l'e-commerce...

Depuis les années 2000, de nombreuses agglomérations se sont dotées de chartes et autres recueils de bonnes pratiques pour tenter de maîtriser les nuisances du transport de marchandises en ville. Avec son schéma de la logistique des biens et services, la Métropole de Lyon pousse un cran plus loin l'effort de régulation. S'il n'a pas de portée règlementaire directe, le présent document d'orientation, partagé avec les communes et délibéré en Conseil de Métropole, est à la fois une source d'inspiration et une boîte à outils pour les politiques publiques à venir. Plusieurs mesures seront transposées dans les règles afférentes à l'urbanisme (SCoT, PLU-H), la voirie, le stationnement, la commande publique, la gestion des chantiers... Ainsi, la formalisation d'un schéma d'ensemble n'est pas un aboutissement. C'est, pour la Métropole et l'ensemble de ses partenaires, le démarrage d'une action collective de longue haleine, sur tous les fronts qui permettent de fournir aux habitants et aux entreprises de notre territoire les biens et services dont ils ont besoin dans les meilleures conditions environnementales et sociales.

**Jean-Charles KOHLHAAS,
Vice-président de la Métropole de Lyon
délégué aux Déplacements, aux Intermodalités et à la Logistique urbaine**

SOMMAIRE

EDITO	4
GLOSSAIRE	7
1 PRÉAMBULE	9
2 UN DOCUMENT D'ORIENTATIONS POUR UNE LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE VERTUEUSE ET PERFORMANTE	12
2.1 L'écosystème logistique métropolitain	14
2.2 Quatre objectifs métropolitains pour une logistique durable.	28
3 QUATRE ORIENTATIONS FONDATRICES EN FAVEUR D'UNE LOGISTIQUE VERTUEUSE ET PERFORMANTE	33
3.1 Structurer le déploiement spatial et organisationnel des activités logistiques	33
3.2 Développer puis conforter l'offre multimodale en faveur de la logistique urbaine	51
3.3 Réglementer le transport routier dans une logique de transition écologique	61
3.4 Accompagner l'évolution de la demande des biens et des services pour mieux maîtriser ses impacts	67
4 CONCLUSION	76

GLOSSAIRE

Terme	Définition
BIM (exploitation)	Processus de centralisation des données d'un bâtiment sur une seule plateforme (Building Information Modeling en anglais)
BREEAM	Certification britannique pour l'évaluation environnementale des bâtiments (Building Research Establishment Environmental Assessment Methodology en anglais)
BtoB	Business-to-Business
BtoC	Business-to-Consumer
BTP	Bâtiment et Travaux Publics
CFAL	Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise
CGCT	Code Général des Collectivités Territoriales
CMP	Code des Marchés Publics
CO2	Dioxyde de Carbone (principal gaz à effet de serre)
CQA	Certificat Qualité de l'Air (également appelé « vignette Crit'Air »)
CR	Code de la Route
DAACL	Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique
DOLB&S	Document d'Orientation sur la Logistique des Biens et des Services
ELU	Espace Logistique Urbain
GES	Gaz à Effet de Serre
GNV	Gaz Naturel pour Véhicules
HLU	Hôtel Logistique Urbain
HQE	Haute Qualité Environnementale
ITE	Installations Terminales Embranchées
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
MAPTAM (loi)	Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles
NOx	Oxydes d'Azote (principal polluant atmosphérique, avec les particules fines PM)
OM	Ordures Ménagères
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PCAET	Plan Climat-Air-Energie Territorial
PDM	Plan De Mobilité
PIPA	Parc Industriel de la Plaine de l'Ain
PLEH	Port de Lyon Edouard Herriot
PLU-h	Plan Local d'Urbanisme et de l'habitat

PM	Particules en suspension (Particulate Matter en anglais)
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDE	Schéma Directeur des Energies
SDIRVE	Schéma Directeur pour les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques
SITRAM	Système d'Informations sur les Transports de Marchandises
SLBS	Schéma Logistique des Biens et des Services
SRU	Solidarité et Renouvellement Urbain
SURF	Schéma d'Usage des Rives Fluviales
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZAN	Zéro Artificialisation Nette
ZFE	Zone à Faibles Emissions mobilité
ZI	Zone Industrielle
ZIP	Zone Industriale-Portuaire

1 PRÉAMBULE

Les activités logistiques constituent une fonction vitale du territoire métropolitain, assurant la réponse aux besoins matériels de la population tout en contribuant puissamment à la performance des activités de tout ordre qui y sont implantées (économiques, sociales, culturelles...). Secteur **pourvoyeur d'emplois** mais aussi **consommateur de foncier** et gros émetteur de gaz à effet de serre (principalement en raison du pétrole consommé), la logistique des biens et des services concentre des enjeux structurants de création de richesses, d'aménagement du territoire et de transition écologique.

En France comme au sein des autres États - membres de l'Union Européenne - le transport des marchandises et les activités logistiques sont très largement confiés à l'initiative privée, dans une logique de marché concurrentiel. Contrairement à la mobilité des personnes, les acteurs publics n'interviennent pas directement dans la production des services de transport de marchandises. L'État s'en tient à la définition de normes professionnelles et techniques générales, comme dans les autres secteurs d'activité, et à quelques grandes infrastructures. Dans ce contexte, les collectivités territoriales ont un rôle d'orientation important grâce à plusieurs leviers : la planification foncière, la réalisation d'infrastructures, ainsi que différentes typologies de réglementations. Aussi, l'action de la Métropole de Lyon devient-elle prégnante dans la distribution des biens sur l'agglomération lyonnaise compte tenu de l'évolution de la forme urbaine, de la manière de se déplacer mais aussi des enjeux environnementaux actuels. Activité au service de la demande de biens, la logistique est également, à travers le commerce numérique, le vecteur d'offres commerciales nouvelles que la crise sanitaire a mises en lumière et pour certaines d'entre elles accélérées. Dans cet environnement, l'empreinte territoriale des activités logistiques est croissante, combinant l'approvisionnement des établissements (BtoB)¹ mais également celui des ménages (BtoC) dans un contexte de rareté foncière croissante, de transition énergétique, d'évolution des comportements d'achat, d'automatisation des process, de réorganisation des chaînes de valeur. Une meilleure régulation de ce secteur d'activité apparaît indispensable. De par le volume de flux qu'elle génère et son organisation, la logistique a des effets environnementaux, sociaux et économiques massifs, qu'il convient de bien appréhender et d'orienter vers l'intérêt général. La problématique de la logistique inverse, maillon essentiel à l'essor d'une économie plus circulaire, illustre l'ampleur des enjeux.

¹ BtoB / BtoC: littéralement, business to business et business to consumer. Le BtoB concerne les relations entre les entreprises et administrations alors que le BtoC traite des relations entre les entreprises et les particuliers. La logistique BtoB s'intéresse aux activités de livraison et enlèvement des marchandises auprès des établissements économiques alors que la logistique BtoC concerne l'approvisionnement des particuliers.

C'est pourquoi la Métropole de Lyon a souhaité élaborer un Schéma Logistique des Biens et des Services s'articulant autour de 3 volets :

- **Un volet connaissances** qui est né du constat que les données existantes et accessibles sur le transport de marchandises et la logistique sont encore parcellaires et insuffisantes. Afin d'avoir une vue objectivée de la logistique, en termes de flux, de localisation, d'occupation des espaces publics dans le temps et l'espace, d'impacts environnementaux, il est nécessaire de recenser et capitaliser les données disponibles ainsi que les nouvelles sources de données et de construire un cadre de confiance avec l'ensemble de l'écosystème logistique pour collecter et analyser ces données (sécurisation des échanges et règles de confidentialité).
- **Un volet stratégie** : par nature en perpétuelle adaptation à la demande, la logistique reste dépendante de moyens et d'équipements devant être planifiés sur le temps long. C'est une garantie de pouvoir intégrer la logistique aux politiques de mobilité et d'urbanisme. Ce volet intitulé Document d'Orientations sur la Logistique des biens et des services (DOLB&S) – objet du présent document – précise les orientations stratégiques métropolitaines et les décline en préconisations qui pourront ensuite être traduites dans les documents de planification (SCOT, PLU-h et PDM...) et dans des fiches actions dédiées.
- **Un volet plan actions** : la démarche métropolitaine se veut collaborative en associant les acteurs de la logistique. Sa concrétisation passe par la mise en œuvre d'actions portées ou accompagnées par la Métropole dans le respect des orientations stratégiques qu'elle a définies mais également en mettant à contribution l'ensemble des acteurs du système logistique : entreprises qui pilotent et organisent les flux, livrent et enlèvent les marchandises quotidiennement, aménageurs, chercheurs, collectivités, associations, associations de consommateurs

Le présent document porte sur le volet stratégie : « Document d'Orientations sur la Logistique des biens et des services » (DOLB&S).

Ce document n'a pas de portée juridique mais il s'appuie néanmoins sur **un cadre législatif qui donne à la Métropole de Lyon la capacité d'agir sur le transport de marchandises**. Il faut rappeler que dès 2000, la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) inscrivait pleinement l'organisation de l'approvisionnement en marchandises des villes dans les plans de déplacements urbains grâce à des leviers tels que la mise en cohérence des horaires de livraison ou la prise en compte des besoins sur voirie pour le bon fonctionnement des livraisons. En 2019, **la loi d'Orientation des Mobilités** ouvrait la possibilité aux Autorités Organisatrices de la Mobilité « d'organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la

congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement » ou d'élaborer des schémas de desserte ferroviaire ou fluviale identifiant les infrastructures mobilisables pour le transport urbain de marchandises. En 2021, la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets contient différentes mesures sur les transports de marchandises parmi lesquelles la prise en compte de la logistique dans le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) du Schéma de COhérence Territorial (SCoT), la fin de la commercialisation des véhicules lourds de transport de marchandises utilisant majoritairement des énergies fossiles d'ici 2040, la possibilité pour des régions volontaires d'instituer une contribution spécifique à l'usage du réseau routier ou le doublement de la part modale du fret ferroviaire et l'augmentation de moitié du trafic fluvial intérieur de marchandises d'ici 2030. **Dans ce contexte la Métropole de Lyon doit pleinement s'impliquer dans l'organisation des activités logistiques sur son territoire en précisant les rôles qu'elle jouera dans ses différents champs de compétences : déplacements, voirie et aménagements urbains, développement économique, planification...**

L'objectif est que la Métropole de Lyon soit le garant du développement d'une **logistique des biens et des services qui soit résiliente, efficace et performante** économiquement pour les acteurs économiques mais également **durable (respectueuse du cadre de vie et de la santé des habitants) et pertinente** pour les usagers du territoire.

En affirmant une **stratégie marchandises au sein d'un document de planification, transversal et fédérateur**, le DOLB&S devient le document de référence sur la logistique pour l'ensemble des documents et stratégies de planification sectorielles abordant cette question sur le territoire de la Métropole de Lyon, et notamment dans le PCAET, le SCoT (au sein du DAACL), le PLU-h ou le Plan De Mobilité (PDM) selon la nature des orientations prises.

Le document d'orientations **doit permettre de constituer une référence commune aux différents acteurs, de préciser et spatialiser les secteurs stratégiques de déploiement de la logistique sur le territoire métropolitain, et de proposer un programme d'actions en faveur d'une logistique performante et durable sur le territoire**. Ce programme d'actions sera décliné en fiches actions dans le « volet actions » du Schéma Logistique des Biens et des Services (SLBS).

2 UN DOCUMENT D'ORIENTATIONS POUR UNE LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE VERTUEUSE ET PERFORMANTE

La logistique est définie par l'ASLOG² comme "l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité". Il s'agit donc d'opérations de coordination combinant flux physiques et flux d'informations dans le but de mettre à disposition des biens ou des services tout en respectant certaines conditions économiques, de qualité de service, de sécurité...

La logistique se traduit sur le territoire par des ressources : des **lieux physiques** (entrepôts et plateformes, quais fluviaux, installations terminales embranchées fer, aires de livraisons...) nécessaires à l'organisation des flux, des **moyens de transport** (camions, barges, wagons, cargo-cycles...) et un ensemble d'acteurs et de **ressources humaines** dont les actions conjointes permettent la réussite de la chaîne d'approvisionnement.

La **logistique des biens** (dans son acception la plus large, *i.e.* les produits servant dans l'activité de celui qui les transporte – par ex. outillage, matériaux - mais également tous types de marchandises destinés à la revente, à la livraison ou à l'enlèvement) renvoie aux besoins d'approvisionnement des personnes et des entreprises, des administrations, associations, établissements publics. Elle implique de recourir à du transport de marchandises (caractérisés par des flux, des modes de gestion et d'organisation, des modes de transport, de motorisations...) et des espaces logistiques (entrepôts, plateformes multimodales, aires de livraisons...).

La **logistique des services** recouvre un spectre plus large d'activités productrices de flux : artisans, entreprises de BTP ou de services, commerces... ayant des besoins logistiques aussi variés que la mise à disposition de matériel, de surfaces de stockage, d'exutoires, ou d'occupation temporaire du domaine public... On peut ainsi considérer que la logistique des services concerne tout type d'acteur professionnel qui réalise un service et qui a recours à des véhicules « conçus et construits pour le transport de marchandises » (tels que définis dans le Code de la Route).

² ASLOG, devenue en 2020 France Supply Chain, est une association loi 1901 fédérant les différents métiers de la Supply Chain.

Le champ de la logistique des biens et des services est vaste et ne peut être traité dans son intégralité dans un document tel que le DOLB&S. C'est ainsi que ce dernier ne détaillera que **la logistique de distribution des biens de consommation courante alimentaires et non alimentaires à destination des activités économiques, administrations, équipements publics et des ménages**. Certains pans de la logistique ne seront ainsi pas abordés dans le présent document tels que :

- La logistique des matériaux de construction mise à part la question spécifique de la régulation des flux de chantier en lien avec les grands projets urbains du territoire ;
- La logistique industrielle au service du tissu productif (logistique chimique, logistique des activités d'extraction...);
- La logistique des déchets ;
- Les transports spécialisés tels que les transports de matières dangereuses, les transports exceptionnels, les transports de bois...

Ces différentes thématiques logistiques spécifiques pourront faire l'objet de documents dédiés (par exemple le schéma directeur des déchets ménagers délibéré en décembre 2022).

2.1 L'écosystème logistique métropolitain

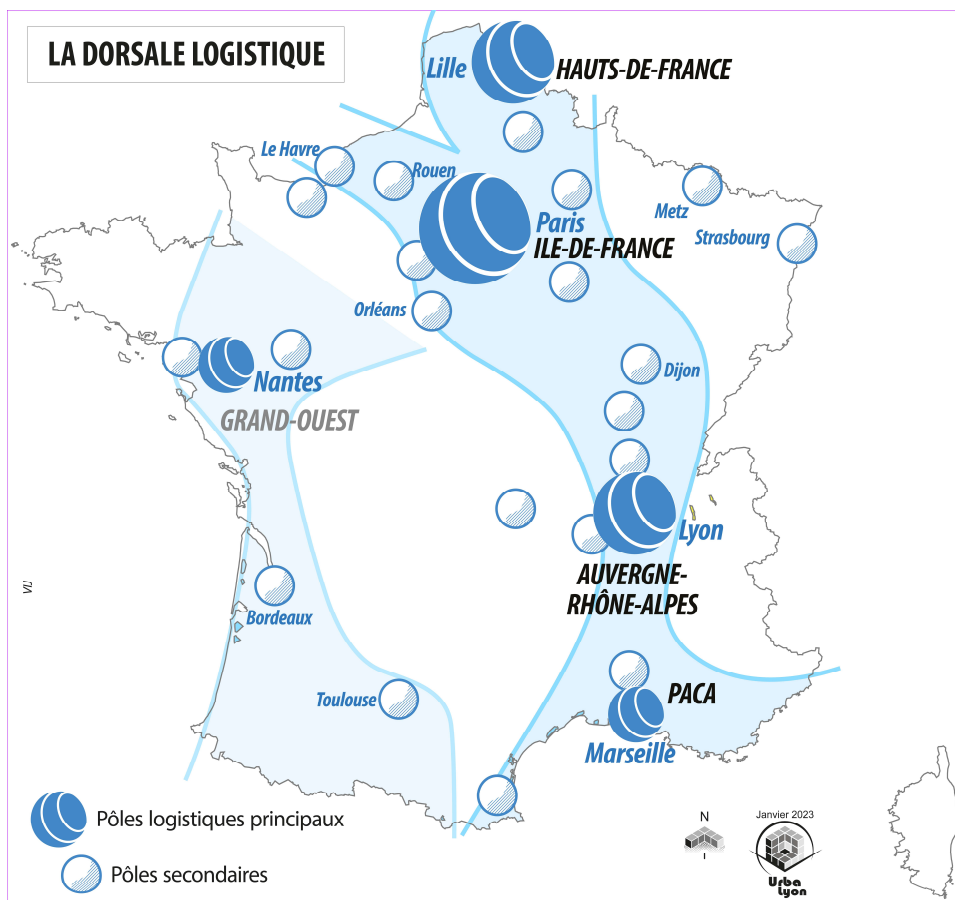
La logistique métropolitaine constitue les derniers maillons (ou les premiers) de chaînes souvent mondialisées et interconnectées ; elle ne peut pas être distinguée de son insertion dans un système logistique plus global et ne constitue ainsi pas une filière économique à proprement parler.

Ainsi, l'aire de pertinence pour une analyse de la logistique métropolitaine ne se cantonne pas au périmètre administratif de la Métropole. Les biens et services qui approvisionnent la ville sont produits pour la plupart en dehors de celle-ci et transitent par différentes plateformes et modes de transport situés en périphérie du territoire métropolitain.

L'organisation de la chaîne logistique est complexe et multiple, et l'est d'autant plus qu'elle se trouve aujourd'hui confrontée à une forte évolution de la demande (« plus de produits, plus vite ») dans un contexte social, environnemental et énergétique en mutation.

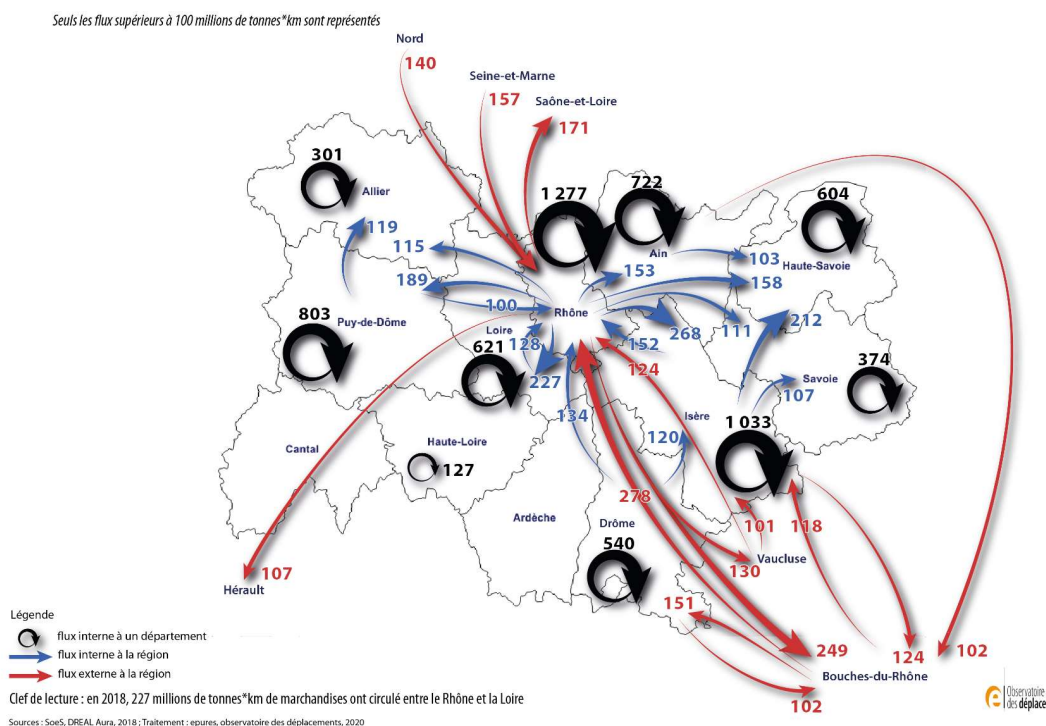
2.1.1 Une aire d'influence qui dépasse les frontières de la Métropole de Lyon

L'aire d'influence de la logistique métropolitaine peut être envisagée du point de vue des infrastructures logistiques du territoire. La région lyonnaise est historiquement une zone clé dans l'organisation logistique nationale, située sur l'axe stratégique appelé "dorsale logistique", qui relie Lille, Paris, Lyon et Marseille. Cette dorsale concentre les infrastructures autoroutières et les principales surfaces logistiques permettant d'irriguer l'ensemble du territoire national tout en assurant la connexion aux axes européens.



Sur le territoire de la région Auvergne Rhône Alpes, la géographie des flux de transport routier de marchandises (selon les données disponibles au sein de la statistique publique) se compose à la fois de flux internes prédominants mais également de flux aux origines ou destinations plus lointaines. La cartographie de ces flux (voir ci-dessous) traduit une aire d'influence aux contours variables mais pour laquelle l'essentiel des flux de poids lourds sont groupés ou dégroupés localement ou dans les départements limitrophes du département du Rhône.

Principaux flux de transports de marchandises en poids lourds de la région AURA, une forte polarisation sur le Rhône³



On peut établir que l'aire de pertinence du fonctionnement logistique du territoire englobe des zones d'activités logistiques situées en partie à l'extérieur des frontières administratives de la Métropole de Lyon. On peut délimiter une aire allant de Villefranche sur Saône (69) au nord, jusqu'à Vienne (38) au sud, Tarare (69) à l'ouest, au parc International de Chesnes (38) et au Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (01) à l'Est. Du point de vue de l'immobilier logistique, face aux faibles disponibilités foncières, les acteurs s'implantent aujourd'hui jusqu'à Pont d'Ain à l'Est, l'agglomération de Mâcon au Nord ou Roussillon-Salaise-sur-Sanne au Sud.

³ Ces données sont issues de l'enquête TRM pilotée par le SDES (DGITM). Elles ne concernent que les flux de véhicules poids lourds (véhicules plus de 3,5 t.)

Du point de vue territorial, **l'organisation logistique** se concentre essentiellement au sein des **grandes zones d'activités de l'aire urbaine lyonnaise**. Depuis une trentaine d'années, la première couronne logistique constituée d'entrepôts et de plateformes logistiques historiques situées sur l'arc est du territoire - des communes de Meyzieu au nord-est jusqu'à Saint Genis Laval au sud-ouest en passant par Chassieu ou Corbas - a été complétée par le développement de grands sites logistiques situés plus loin du cœur métropolitain, sur le Nord Isère, l'Est lyonnais ou encore la Plaine de l'Ain.

Aujourd'hui l'aire urbaine lyonnaise constitue un pôle logistique d'envergure européenne avec près de 5 millions de m² d'entrepôts et plateformes logistiques dont un peu plus 1,5 million de m² sur la Métropole de Lyon. La segmentation des surfaces logistiques se répartit globalement comme tel :

- **Les zones de « grande logistique euro-régionale » accueillent des sites logistiques qui traitent des flux aux plus larges échelles territoriales, soit nationales, soit internationales** et sont majoritairement situées dans les zones industrielles voisines au territoire de la Métropole de Lyon⁴. Ces zones hébergent principalement les bâtiments avec de grandes surfaces d'entreposage des principaux prestataires logistiques, et gèrent la majorité des flux de la grande distribution et du e-commerce. On peut par exemple citer :
 - Parc International de Chesnes, situé en Isère
 - Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA), situé dans l'Ain
- **Les zones à fonction logistique régionale et d'agglomération accueillent des sites logistiques jouant le rôle de « portes d'entrée d'agglomération » qui reçoivent des flux majoritairement issus de l'extérieur de l'aire urbaine lyonnaise (régional, national ou international) afin de les redistribuer majoritairement à l'intérieur de cette aire urbaine.** Elles sont situées essentiellement dans les zones industrielles de l'agglomération et à proximité d'infrastructures structurantes. Ces zones hébergent principalement les bâtiments de superficie intermédiaire des prestataires logistiques et gèrent des flux diversifiés de produits en vrac, de conteneurs pour le commerce de détail et le commerce de gros, de messagerie traditionnelle et de messagerie express colis. Depuis ces zones les opérateurs logistiques vont desservir à la fois des destinataires situés dans la centralité principale et les autres polarités urbaines ou économiques du territoire. Parmi ces zones, certaines ont une vocation logistique dominante quand d'autres sont constituées d'un tissu d'entreprises plus mixte.

⁴ La logistique étant multiscalaire ces grandes plateformes peuvent également jouer un rôle en matière de distribution locale.

Les **zones à fonction logistique régionale** sont les suivantes sur l'agglomération lyonnaise :

- Sur le territoire de la Métropole de Lyon
 - Zone industrielle Lyon Sud-Est
 - Zone industrielle Meyzieu-Jonage
 - Zone industrielle Lyon Nord
- En dehors du territoire de la Métropole de Lyon
 - CargoPort
 - Zone d'activités Syntex Parc
 - Parc d'activités de Chapotin

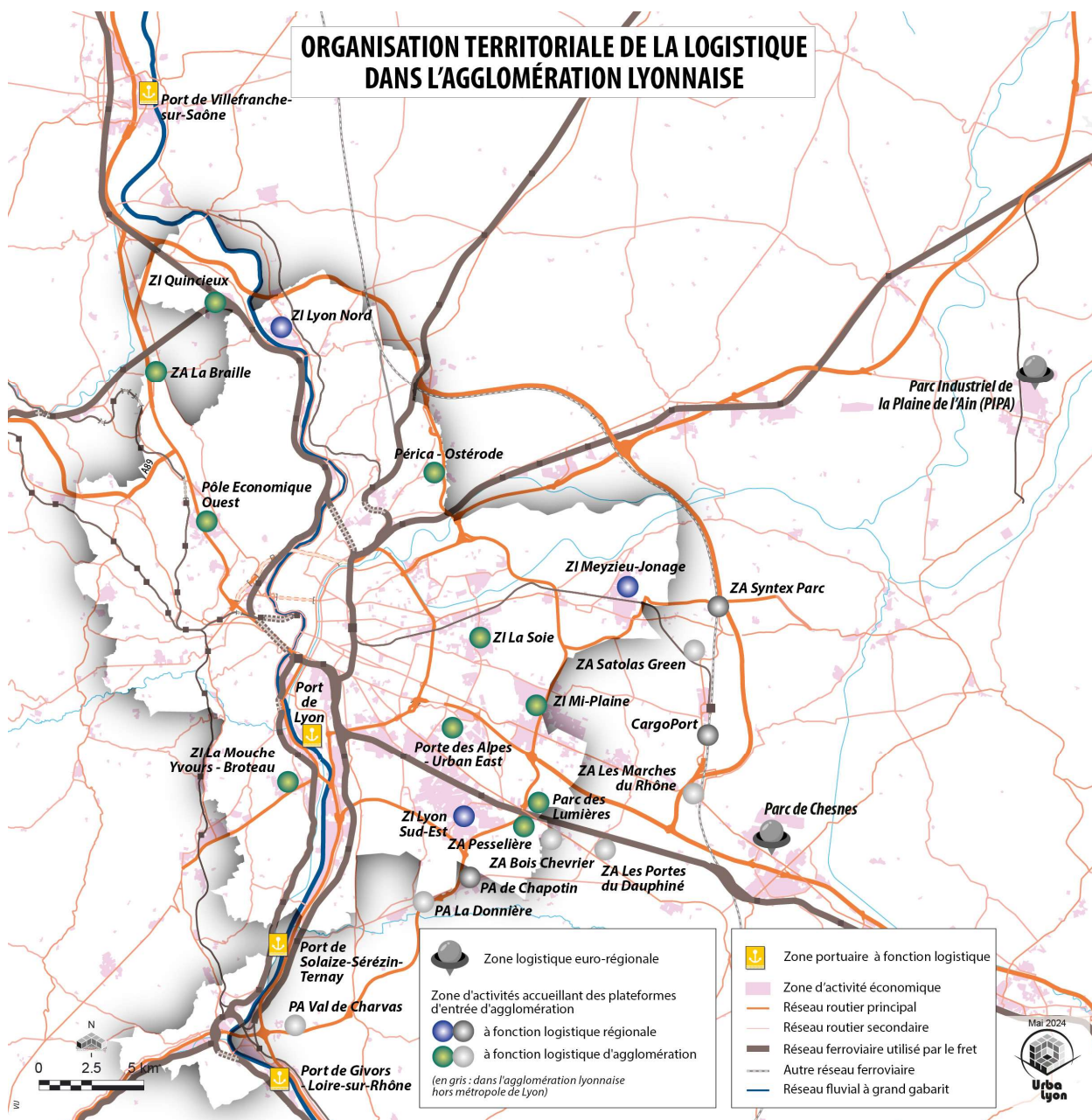
Les **zones d'activité à fonction logistique d'agglomération** accueillent également des sites de porte d'entrée d'agglomération, généralement de moindre envergure⁵. Il s'agit des zones d'activités suivantes :

- Sur le territoire de la Métropole de Lyon
 - Zone industrielle Mi-Plaine
 - Porte des Alpes - Urban East
 - Zone d'activités Pesselière
 - Parc des Lumières
 - Zone industrielle de La Soie
 - Zone industrielle de La Mouche - Yvours - Broteau
 - Périca - Ostérode
 - Zone industrielle Quincieux
 - Zone d'activités de La Braille
 - Pôle Economique Ouest
- En dehors du territoire de la Métropole de Lyon
 - Zone d'activités de Satolas Green
 - Zone d'activités Les Portes du Dauphiné
 - Zone d'activités Les Marches du Rhône
 - Zone d'activités de Bois Chevrier
 - Parc d'activités de La Donnière
 - Parc d'activités du Val de Charvas

⁵ Pour certaines de ces zones qui sont les plus proches du cœur urbain, elles peuvent également accueillir quelques sites tournés en premier lieu vers la desserte de celui-ci. C'est notamment le cas des zones de Porte des Alpes – Urban East, La Mouche - Yvours - Broteau ou encore de La Soie.

Enfin, on peut noter le rôle logistique multimodal joué par les **ports du territoire** :

- Port de Lyon Edouard Herriot
- Port de Givors Loire-sur-Rhône
- Port de Solaize – Sérézín - Ternay



2.1.2 Plus qu'une filière, un écosystème sous tensions

A. LA LOGISTIQUE COMME SYSTÈME SANGUIN DE L'ÉCONOMIE

La logistique peut être vue comme le système sanguin de l'économie : la distribution de marchandises irrigue l'ensemble des activités marchandes et non marchandes. Il n'y a quasiment pas d'activités économiques, mais pas non plus d'activités sociales, éducatives ou même culturelles sans flux de marchandises.

On distingue plusieurs **grandes familles de flux** :

- Les **flux entrants de produits finis** destinés à la consommation des ménages et des entreprises (approvisionnement des commerces alimentaires et non alimentaires, approvisionnement de l'hôtellerie-restauration, e-commerce, fournitures des établissements économiques...)
- Les **flux entrants ou sortants de matières premières et de produits semi-finis** destinés aux activités productives (approvisionnement de matières premières et produits semi-finis auprès des entreprises industrielles de la Vallée de la Chimie, approvisionnement de matériaux pour les chantiers du BTP, etc...)
- Les **flux sortants de produits finis ou de déchets** (export de produits finis, évacuation de gravats ou de déchets ménagers)
- Les **flux de transit** dont l'origine et la destination ne concernent pas le territoire de la Métropole. Ces flux s'inscrivent exclusivement sur le réseau structurant d'infrastructures.
- Les **flux intra-territoriaux** (livraisons de courses ou de repas à domicile, activités de blanchisserie, collecte de cartons usagés, etc...)

A fortiori, une **immense majorité des activités urbaines sont génératrices de flux de marchandises**, que cette demande soit le fait des ménages, des organisations publiques ou privées, et ce, tous secteurs d'activité confondus. Les volumes traités sont très importants : ils représentent sur la Métropole de Lyon en moyenne 35 tonnes de marchandises par an par habitant⁶. Ce volume se répartit à 22% sur des produits

⁶ Source : enquête TRM 2019, il s'agit des flux réalisés par des véhicules routiers de plus de 3,5 t. de PTAC. La notion de marchandises par habitant doit tenir compte du fait que ces marchandises ne sont pas forcément directement consommées par les habitants (produits de la construction par exemple qui alimentent des chantiers immobiliers).

minéraux (pour la construction notamment), 20% de minerais métalliques et produits d'extraction, 15% de marchandises groupées (différentes marchandises transportées ensemble, éventuellement palettisées), 6% de produits alimentaires et boissons...

Les **flux de marchandises sont de nature multiple et variée**. Lorsqu'on évoque la logistique de distribution, on pense spontanément aux livraisons de biens manufacturés à destination des ménages, et notamment celles issues du commerce en ligne. La part du e-commerce continue de progresser et atteint 14,1% du chiffre d'affaires du commerce de détail en 2021⁷ (10% en 2019), multipliant ainsi les flux de colis livrés en ville. Pour autant ils ne représentent qu'une part visible et émergée de l'iceberg des flux de marchandises opérés sur le territoire métropolitain. Ainsi, sur les 200 000 livraisons quotidiennes réalisées sur le territoire de la Métropole de Lyon, 80% sont à destination des établissements économiques et 20% à destination des ménages.⁸ L'évolution des flux de marchandises se fera de plus en plus dans une situation tendue d'usage du foncier et des infrastructures.

En 2019, on comptabilisait 95 000 véhicules de type poids lourds et utilitaires légers immatriculés sur le territoire de la Métropole de Lyon⁹ se répartissant ainsi :

- Environ **10 000 véhicules poids lourds**, dont 63% seraient plus particulièrement dédiés aux fonctions de la distribution de marchandises et rattachés soit à des entreprises du transport et de la logistique, soit à des entreprises du commerce (commerce de gros notamment) et les 37% restant rattachés à des activités de la construction, aux administrations... utilisés pour leurs besoins propres
- Environ **85 000 véhicules utilitaires légers**¹⁰, dont 29% seulement seraient dédiés à la distribution de marchandises, la majorité étant utilisée pour des activités de services (artisanat par exemple).¹¹
et 12.

⁷ source FEVAD/Insee

https://www.fevad.com/wp-content/uploads/2022/06/FEVAD_CHIFFRES-CLES_2022_compressed.pdf

⁸ Modélisation Freturb (données 2019) et Enquête Achats Découplés des Ménages (2018). Malgré le peu d'informations quantitatives sur l'évolution des achats des ménages donnant lieu à des livraisons, on peut penser qu'ils sont en évolution plus forte que les livraisons à destination des établissements économiques.

⁹ Données issues du Système d'Immatriculation des Véhicules (DSCR).

¹⁰ Les véhicules utilitaires légers représentent un parc d'un peu plus de 100 000 véhicules auquel on retire les véhicules utilitaires légers utilisés par des particuliers ainsi que les voitures commerciales (dérivée de VP).

¹¹ Les véhicules considérés comme utilisés pour le transport de marchandises sont rattachés à des activités de transport en compte d'autrui, logistique ou des activités de commerce (commerce de gros inter-entreprises par exemple).

¹² À noter que ces chiffres ne représentent pas l'entièreté des véhicules qui transportent des marchandises sur le territoire, puisque les flux entrants dans la Métropole, par définition, viennent de l'extérieur, et que de nombreux

Les **caractéristiques des marchandises** sont également très hétérogènes : leurs **poids et volumes** sont très variables, de quelques grammes à plusieurs tonnes. L'unité d'œuvre logistique peut être à l'échelle du colis, de la palette, du lot complet. En termes de **temporalité**, ils peuvent être récurrents (approvisionnements pour l'activité économique) ou ponctuels (logistique de chantier, événementiel, saisonnalité), de fréquence et de contraintes horaires variées. Les **contraintes réglementaires** peuvent elles aussi varier selon le type de marchandises traitées (alimentaire sous température dirigée, produits pharmaceutiques, produits dangereux).

Cette hétérogénéité des flux implique pour la Métropole de Lyon le développement de **combinaisons de réponses adaptées** à ces diverses typologies. En effet, chaque type de marchandises nécessitera un mix de solutions de distribution particulier, que ce soit dans les types de véhicules utilisés, les moyens de manutention nécessaires, mais aussi les **caractéristiques des surfaces logistiques** par lesquelles ces marchandises transitent.

B. LA LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE : UN ÉCOSYSTÈME PLURIEL

Au-delà du segment d'activité lié à la distribution de marchandises en ville, il est indispensable d'adopter une approche large sur les déterminants, les acteurs, et les secteurs d'activité qui ont des impacts sur ce **système logistique**.

Les grandes familles d'acteurs de cet écosystème peuvent être listées comme telles :

- **Transporteurs et logisticiens** (pour tous secteurs d'activité, grande distribution et commerce de détail, hôtellerie/café/restauration, e-commerce, BtoB, BtoC). La filière est segmentée selon l'intégration du service proposé (transport simple, transport et logistique, organisation de transport, pilotage des flux), le type d'entreposage (température dirigée, matières dangereuses...) et selon les volumes et la rapidité d'exécution du transport (messagerie, messagerie express, course, etc.)
- **Opérateurs de flux en compte propre** (incluant les grossistes, la filière du BTP, la distribution spécialisée BtoB et BtoC, les artisans, les filières de collecte et de valorisation des déchets...). Une même entreprise peut opérer une part de ses flux par elle-même et en sous-traiter une autre part.
- **Filière de l'immobilier logistique** (investisseurs, promoteurs immobiliers, contractants, commercialisateurs, aménageurs, constructeurs). Ces acteurs interviennent dans l'écosystème logistique à deux titres : comme fournisseurs et organisateurs de surfaces logistiques, mais aussi comme générateurs de flux de marchandises dans le cadre de la logistique de chantiers.

véhicules qui arrivent sur le territoire sont donc immatriculés et/ou déclarés utilisés dans d'autres départements ou régions.

- **Filières des fournisseurs**, fournisseurs de véhicules (fournisseurs du transport et de la logistique : constructeurs de véhicules et leurs sous-traitants, qu'il s'agisse de véhicules thermiques, électriques, de mobilités douces, de transport fluvial, ferroviaire, etc.), équipementiers (palettes, racks, automates, machines de conditionnement, cartons d'emballage...)
- **Filière énergie** (gestionnaires de réseaux énergie et avitaillement, énergies fossiles, renouvelables, électriques)
- **Donneurs d'ordre** (ménages, secteur public dont restauration collective publique, établissements de santé, secteur privé dont commerce tous secteurs, hôtellerie/restauration, aménagement et BTP - logistique de chantier...)

La pluralité des acteurs de l'écosystème logistique, qui représente plusieurs centaines d'intervenants différents, témoigne de la nécessité de composer avec des acteurs ayant chacun leurs propres objectifs et stratégies d'entreprises. Il est dès lors indispensable d'adopter une vision transversale pour l'intégration de cette composante dans chacune des politiques publiques.

C. SURFACES LOGISTIQUES ET TRANSPORT DE MARCHANDISES : LES VASES COMMUNICANTS

Les besoins des acteurs économiques en transport et en surfaces logistiques sont étroitement corrélés, et doivent être pensés de manière intégrée. Comme les autres composantes du système urbain, la logistique est elle aussi soumise à l'enjeu de coordination entre urbanisme et transport. En effet, la logistique de distribution est caractérisée par des opérations de groupage et dégroupage des marchandises entre des flux massifiés (flux amont d'échanges inter-entrepôts) et des flux diffus – aussi appelés flux capillaires - à destination des activités économiques et des ménages et aux interfaces desquels se positionnent des entrepôts et plateformes.

Ainsi les typologies de véhicules de marchandises (poids lourds, véhicules utilitaires légers, vélo cargo) s'adaptent en fonction de la forme urbaine, de la localisation et typologie des surfaces logistiques, des règles d'accès et des paramètres d'exploitation (types de marchandises par exemple) qui sont propres à chaque entreprise. Les choix modaux dépendent quant à eux de l'existence et l'accès à une offre et de la qualité de celle-ci.

D. DES BESOINS LOGISTIQUES EN CROISSANCE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE DANS UN ENVIRONNEMENT CONTRAINT

La dynamique logistique en milieu urbain est soumise à plusieurs contraintes cumulatives : d'une part, la population de la Métropole a augmenté de 11% entre 2008 et 2019¹³. Cette augmentation nette de la population génère une **augmentation globale des besoins en biens et services**.

Ensuite, la **rareté et cherté du foncier et des surfaces dédiées à l'activité logistique**, ainsi qu'une reconfiguration des voiries existantes (pour favoriser les modes doux entre autres), contraignent l'usage des infrastructures nécessaires à la distribution de marchandises.

Enfin, **l'évolution des tendances de consommation**, avec le raccourcissement extrême des délais de livraison, et la diversification des modes de distribution (développement des stratégies omnicanales, permettant aux consommateurs de disposer de multiples options pour acheter, commander, se faire livrer, retourner leurs articles) en BtoB comme en BtoC, contribuent à capillariser et complexifier les activités de distribution urbaine.

Les acteurs de la distribution urbaine opèrent donc sous pressions multiples : il leur est demandé, de par les logiques démographiques, de marché et de consommation, de livrer plus, mieux et plus vite, avec de faibles capacités d'investissement, dans un territoire qui planifie sa décarbonation et son ralentissement (zone 30, super-block, piétonnisation ...), dans un contexte européen de transformation digitale¹⁴.

Poussés par une **demande plus dense et plus exigeante** (exigences de service, de prix, environnementales...), les besoins de surfaces logistiques au sein de l'agglomération se font pressants et les acteurs de l'immobilier logistique sont fortement sollicités qu'il s'agisse des commercialisateurs, investisseurs ou promoteurs.

Le développement de surfaces logistiques dans des constructions neuves ne permettent pas de satisfaire l'intégralité de la demande logistique (en raison du manque de foncier nu, de la difficulté à faire émerger des projets mixtes intégrant la logistique, des coûts des loyers dans l'urbain dense...). Aussi, la requalification et l'adaptation de sites tels que : friches ou anciens sites industriels, anciens parcs de stationnement, anciennes stations-service, anciens locaux d'archivage, bâtiments industriels ou d'activité, et parfois mêmes des rez-de-chaussée commerciaux, sont de plus en plus plébiscités. Les usages logistiques nécessitent des fonctionnalités particulières tant au niveau de leur bâti (hauteur sous plafond,

¹³ Source INSEE <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200046977#chiffre-cle-1>

¹⁴ La stratégie européenne pour les données (*European Strategy for data*) prévoit notamment d'assurer l'interopérabilité et l'échange de données à travers une plateforme digitale partagée et sécurisée entre les acteurs du transport et de la logistique.

portes à quais, surfaces pour giration des véhicules, accessibilité à des stations de chargement pour véhicules électriques...) que de leur situation dans la ville, ce dont les acteurs de l'immobilier urbain traditionnel sont encore peu familiers.

E. DE L'IMPORTANCE DE MOBILISER LES DONNEURS D'ORDRE

La filière est fortement concurrentielle, et les marges sont faibles. Le coût réel du transport et de la logistique est globalement sous-estimé et constitue une variable d'ajustement dans la chaîne de valeur dont un des déterminants est le recours à la sous-traitance. Insérés dans de longues chaînes de sous-traitance, les acteurs de la logistique subissent les contraintes de leurs donneurs d'ordre en amont (pression sur les coûts) et des clients finaux en aval (pression sur les délais et la qualité de service). Les capacités d'investissement des transporteurs et logisticiens, par exemple pour le renouvellement de flotte de véhicules ou pour l'attractivité de leurs métiers, est fortement contrainte par ces marges très faibles (<5%).

Cette structuration de la filière marquée par une forte concurrence et une forte sous-traitance est une des raisons qui ralentit les transitions vers des modèles plus vertueux sur les plans environnementaux et sociaux. Les donneurs d'ordre du transport (entreprises, ménages, logisticiens...) doivent par conséquent être partie prenante de cette transformation.

2.1.3 Des infrastructures multimodales structurantes mais un mode routier encore hégémonique

Aujourd'hui, le fonctionnement des chaînes logistiques en France s'appuie encore de manière hégémonique sur le mode routier. A l'avenir ce mode restera dominant mais devra s'adapter : décarbonation de la flotte, optimisation des flux et des taux de remplissage...

Moins d'un quart des plateformes logistiques utilisent le mode ferroviaire pour une partie de leurs approvisionnements et seulement 10 % pour une partie de leurs expéditions¹⁵. Le mode ferroviaire stagne voire régresse, alors même que l'on constate un regain d'intérêt pour le transport combiné. Saturation des infrastructures, inadéquation des chantiers existants aux critères actuels de service, difficultés du transport ferroviaire national contribuent à cette situation préjudiciable.

La réalisation des grandes infrastructures ferroviaires autour de Lyon donnera à terme des possibilités de développement que ne permet pas actuellement le réseau ferré ancien et saturé. En attendant, les sites d'intermodalité existants que sont le Port de Lyon Édouard Herriot et la plateforme de transport combiné Vénissieux St Priest doivent être confortés et optimisés en termes d'accessibilité et de capacité, car ils ont vocation à rester longtemps des points incontournables au service de l'intermodalité au plan régional, national et européen.

Centre de production et de consommation de premier plan, la région lyonnaise accueille un important pôle logistique, un axe fluvial à grand gabarit relié au Grand Port Maritime de Marseille et un réseau autoroutier maillé. Ces axes de transport majeurs placent la Métropole de Lyon en position de hub, c'est-à-dire de point de consolidation/déconsolidation des flux massifiés et un lieu d'articulation de premier ordre au sein d'un dispositif logistique à vocation européenne. Le mode fluvial reste modeste en part modale mais il offre des perspectives extrêmement attractives.

Les enjeux pour l'aménagement du territoire et les enjeux environnementaux liés au développement de l'intermodalité fret se complètent d'enjeux économiques fondamentaux pour la région lyonnaise. La performance logistique et la capacité à maintenir des flux générateurs d'activité économique constituent à part entière un axe stratégique de résilience et d'attractivité territoriale dans un contexte d'économie mondialisée marqué par un renforcement des axes de corridors alternatifs dans l'Est européen.

¹⁵ RUL, révision du schéma de cohérence logistique, 2015

Malgré ses trois équipements majeurs pour le report modal situés en son cœur, l'agglomération lyonnaise peine à accompagner la demande, les chantiers étant proches de la saturation et/ou souffrant d'une accessibilité ferroviaire très contraignante.

- Le **Port de Lyon Édouard Herriot** se concentre sur sa véritable mission qui est de traiter le trafic fluvial et le combiné destiné à sa propre zone d'hinterland et ne peut assurer le développement d'une fonction de hub.
- La **plateforme de transport combiné Vénissieux – St Priest** atteint aujourd'hui ses limites de capacité. Exploitée par deux opérateurs ferroviaires, la plateforme ne peut pas accueillir de nouveaux clients sans aménagements de capacité.
- Le **triai de Sibelin** joue un rôle essentiel de hub pour le sud et le sud-est pour les trafics de wagons isolés dont une bonne partie est aujourd'hui liée à la chimie. Le triai assure également une fonction de stationnement et de relais pour les trains de toutes les entreprises ferroviaires. Certaines d'entre elles qui opèrent désormais sur le réseau ferré national disposent sur le site de voies affectées pour assurer la formation ou le relais de leurs trains de marchandises.

En revanche, la région lyonnaise ne dispose pas pour le moment d'un chantier de transbordement d'autoroute ferroviaire (à l'état de projet notamment en lien avec le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise CFAL et les accès alpins français).

Si les modes de transport massifiés ont des modèles logistiques qui les rendent plus complexes à mobiliser pour de la logistique de distribution (tant amont qu'aval), ils doivent à l'avenir faire davantage partie du bouquet de services proposés car les modes de transport fluvial et ferroviaire ont des atouts environnementaux indéniables et restent un levier de la politique de transition écologique.

2.2 Quatre objectifs métropolitains pour une logistique durable.

2.2.1 Construire une trajectoire de sobriété logistique

Afin de respecter les engagements territoriaux en matière de réduction des impacts environnementaux, la seule réduction des impacts des flux existants sera insuffisante, *a fortiori* dans un contexte d'augmentation régulière de la population et des activités économiques, et donc d'augmentation des volumes de marchandises. Il est nécessaire de penser et de construire une **trajectoire de sobriété logistique**. Cette trajectoire devra mobiliser deux leviers principaux et corrélés. Il s'agira ainsi de :

Transporter mieux :

- **Optimiser les transports existants** en encourageant des modèles logistiques massifiés, optimisés, mutualisés et ralentis, afin de réduire la part de transport à vide. Cela passe par une optimisation des types de véhicules au regard des marchandises transportées, une réduction du nombre de véhicules en circulation pour un flux donné, et une augmentation du nombre de rotations par véhicule.
- **Sensibiliser les donneurs d'ordre** (ménages, entreprises, organisations publiques) aux impacts logistiques de leurs comportements d'achats (fréquence des commandes, raccourcissement des délais, retours) qui peuvent être contradictoires avec les objectifs environnementaux poursuivis.

Transporter moins :

- Accompagner les réflexions sur la **réduction de la demande de consommation et d'achats**, en rendant visibles les impacts logistiques de ces comportements et en encourageant le questionnement individuel et organisationnel de la nécessité des biens achetés et de leurs alternatives possibles.
- Soutenir et développer le **recours aux filières de l'économie circulaire** spécialisées dans la réparation et l'auto-réparation, le réemploi, le zéro déchet dont le compostage des déchets organiques, les emballages et contenants consignés. Ces filières, si leur logistique est bien organisée, contribuent à la réduction des volumes de marchandises et d'emballages transportés, en réduisant d'une part les flux de marchandises neuves et d'autre part les flux de déchets.

2.2.2 Réduire l'impact environnemental de la logistique

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la Métropole de Lyon fixe une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2030 de 43% par rapport aux émissions de 2000. En 2017, les émissions avaient baissé de 18%, les émissions dues à la mobilité routière (personnes et marchandises) n'ayant réduit leur part qu'à hauteur de 7%¹⁶. La Ville de Lyon est par ailleurs engagée vers une trajectoire de neutralité carbone globale à travers le développement du programme Lyon 2030.

Les améliorations techniques des motorisations des véhicules sont contrebalancées par l'augmentation générale des besoins de transport. Il est donc nécessaire et urgent que les activités de livraison du dernier kilomètre accélèrent la réduction de leurs différents impacts environnementaux, afin de contribuer efficacement à l'atteinte des différents objectifs territoriaux fixés dans le PCAET. Les périmètres d'actions concernent principalement :

- **La performance énergétique des véhicules et des bâtiments logistiques**
 - Réduction des émissions de gaz à effet de serre par le biais de la réduction de l'utilisation d'énergies fossiles,
 - Réduction des émissions de polluants locaux (NO_x, PM) des véhicules. Pour rappel, le transport routier diesel (voyageurs et marchandises) contribue à 50% des émissions de NO_x du territoire.

Sur ces deux points, la ZFE et son calendrier de mise en œuvre visant une interdiction de la vignette Crit'air 2 en 2028 aura un impact fort. Également, **le Plan Climat devra décliner précisément des objectifs de réduction des GES pour les transports de marchandises.**

- Réduction de la consommation énergétique des bâtiments et encouragement à des modèles de construction « faible consommation » (certification HQE, BREEAM, bâtiments à énergie positive, BIM exploitation etc...)
- **La limitation de l'artificialisation des sols** en cohérence avec la stratégie Zéro Artificialisation Nette. Il s'agit d'éviter les projets de plateformes générant de l'artificialisation, de privilégier le recours à des friches en ciblant celles pour la logistique et de fixer des règles d'urbanisme permettant de densifier l'immobilier en augmentant les hauteurs à bâtir pour permettre une exploitation sur plusieurs niveaux ou une intégration de la logistique dans des projets mixtes

¹⁶ Point d'étape 2021 du PCAET de la Métropole de Lyon.

https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/environnement/20220223_pcaet_point-etape.pdf

(logistique + activités productives et/ou activités tertiaires par exemple). Ainsi la logistique peut-elle être une filière d'exemplarité pour le respect des objectifs du ZAN.

2.2.3 Accompagner les acteurs vers l'efficacité économique, sociale et environnementale de leurs activités logistiques

Cet objectif stratégique repose sur le fait qu'un système logistique urbain performant est un levier indispensable au dynamisme économique et à l'attractivité du territoire. Il s'appuie sur le constat que les métiers d'exécution du transport et de la logistique en milieu urbain sont des métiers peu qualifiés, marqués par une pénibilité et une sinistralité parfois importante. On y observe une forte proportion de contrats précaires, notamment dans la livraison du dernier kilomètre. Cet objectif se décline de la manière suivante :

- **Accompagner les acteurs dans l'évolution de leurs modèles logistiques**
 - Garantir un approvisionnement performant des établissements et des ménages, en réduisant au minimum les nuisances générées et les conflits d'usage.
 - Soutenir le développement d'un système logistique multimodal performant qui permettra de renforcer l'attractivité du territoire, pour les habitant-e-s comme pour les entreprises.
 - Permettre aux filières émergentes (transport fluvial, cyclo-logistique) de trouver et de stabiliser leurs modèles économiques dans un secteur très concurrentiel à faibles marges.
 - Accompagner les acteurs économiques dans la prise en compte des enjeux logistiques de leurs activités (restaurateurs, commerçants, BTP, artisans...) afin d'en réduire les impacts (massification, optimisation, détente des flux).

- **Soutenir l'amélioration de l'attractivité des métiers, la qualité des emplois et des conditions de travail du transport et de la logistique**
 - Réduire l'accidentologie et améliorer la sécurité routière pour l'ensemble des usagers
 - Réduire les inégalités et la précarité dans les métiers du dernier kilomètre
 - Soutenir l'amélioration des conditions de travail des métiers de la filière (livreur, manutentionnaire, préparateurs de commande...)
 - Améliorer l'attractivité de la filière logistique et transport et la qualité des emplois (statut et conditions de travail)

- **Soutenir la transition environnementale des acteurs en mobilisant les donneurs d'ordre**
 - Soutenir le renouvellement et le remplacement des véhicules thermiques vers des véhicules à plus faible impact (transport massifié bas carbone, véhicules électriques et véhicules modes actifs) et accompagner les transformations des modèles logistiques associés (notamment l'investissement dans des infrastructures de recharge, au besoin)
 - Mobiliser les donneurs d'ordre pour qu'ils soutiennent leurs sous-traitants logistiques et transport dans leurs investissements, qu'ils contribuent à lisser les surcoûts d'exploitation, et à réorganiser les chaînes logistiques
 - À l'autre bout de la chaîne, sensibiliser les clients (ménages et entreprises) à l'organisation de la chaîne logistique et, notamment, aux impacts de leurs comportements d'achat en matière de flux logistiques
 - Contribuer à la protection de la ressource en eau, de la biodiversité et de la préservation des paysages

2.2.4 Apaiser la mobilité des marchandises en milieu urbain

L'espace public fait l'objet de nombreux usages, souvent en simultané, générant des conflits récurrents et à même de contrevenir à l'apaisement des centres urbains. Dans un contexte d'intensification des besoins (croissance de la population) et d'aménagements pour apaiser les centres urbains, les contraintes d'utilisation de l'espace public sont fortes. Il existe ainsi un enjeu important à prioriser et faire cohabiter pacifiquement ces différents usages à travers une planification spatiale et temporelle optimisée garantissant un accueil dédié aux opérations de livraison et de services :

- **Rationaliser la place de la logistique au travers :**
 - D'un maillage performant des espaces de livraison sur voirie tout en assurant un contrôle efficace de ceux-ci
 - D'une mutualisation d'usages des voiries et espaces publics en adaptant ces usages selon l'heure de la journée et en permettant davantage de livraisons la nuit
 - D'un développement d'équipements permettant de désynchroniser certains flux (sas de livraison, bâtis publics pouvant jouer le rôle de site tampon pour le stockage temporaire de marchandises...)
- **Réduire les nuisances sonores** (moteurs, manutention, personnel). Pour ce faire l'inscription de l'ensemble de la logistique dans une chaîne du silence doit se faire en concertation avec la collectivité, les logisticiens et les destinataires des marchandises

- Accompagner **la transition logistique vers des solutions multimodales** pour les flux éligibles, permettant de retirer des véhicules motorisés de la voirie en centre dense
- Accompagner **les changements de comportements**

Afin de répondre à ces objectifs, quatre orientations en faveur d'une logistique à la fois plus vertueuse et plus performante ont été définies. Ces orientations embrassent un grand nombre de thématiques (réglementation, foncier, infrastructures...) et sont déclinées en axes de travail. La retranscription de ces orientations et leur déclinaison devra à terme être réalisée dans les différents documents de planification opposables, notamment le PDM, le SCOT, le PLU-h.

3 QUATRE ORIENTATIONS FONDATRICES EN FAVEUR D'UNE LOGISTIQUE VERTUEUSE ET PERFORMANTE

La Métropole de Lyon, acteur de l'écosystème logistique, compte tenu de ses compétences en matière d'aménagement du territoire, de développement économique, de mobilité et d'environnement a identifié **4 orientations stratégiques en faveur d'une logistique vertueuse et performante, issues des objectifs décrits précédemment**, qui vont guider l'action territoriale à court, moyen et long terme :

- Structurer le déploiement spatial et organisationnel des activités logistiques ;
- Conforter et développer l'offre multimodale ;
- Réglementer le transport routier dans une logique de transition écologique ;
- Accompagner l'évolution de la demande pour en maîtriser ses impacts.

3.1 Structurer le déploiement spatial et organisationnel des activités logistiques

Si depuis plusieurs décennies la fonction logistique a connu un desserrement vers des sites toujours plus éloignés du cœur métropolitain, l'évolution du marché de la logistique urbaine, qui se caractérise par une accélération des flux couplée à une augmentation continue des volumes et un enjeu de décarbonation des chaînes logistiques vient questionner l'organisation territoriale des activités de distribution.

Pour répondre à ces défis, les opérateurs de transport structurent leur chaîne de valeur autour d'une stratégie d'implantation foncière dans l'agglomération, couplée à des hubs de distribution plus importants en périphérie et des moyens de distribution adaptés à la morphologie urbaine. Le foncier logistique devient ainsi de plus en plus stratégique à mesure que les conditions de desserte se complexifient en raison de l'atomisation et de la croissance des flux, de l'apaisement des usages de la voirie et des contraintes d'accès à certains secteurs.

La Métropole de Lyon est un des principaux acteurs territoriaux pouvant agir sur l'organisation du système de logistique *via* les leviers dont elle dispose en matière de politiques de planification de la mobilité et d'aménagement de son territoire. Il s'agit donc d'inscrire le développement d'infrastructures nouvelles mais également de **conserver et régénérer l'existant** afin que la logistique puisse trouver sa juste et indispensable place dans le système urbain.

Cette structuration s'articule autour de **3 piliers indissociables** qui permettent de créer les conditions favorables à une meilleure interface entre urbanisme et transport de marchandises :

- La préservation de capacités d'accueil pour la logistique ;
- Le développement et la maîtrise d'espaces logistiques dans les centralités urbaines du territoire métropolitain ;
- Le partage de l'espace public en y intégrant les besoins de la logistique.

Afin de structurer le développement de la logistique, la Métropole de Lyon a décidé d'adopter un référentiel commun des espaces logistiques inspiré de la typologie proposée par l'Afilog¹⁷ et permettant de définir leurs caractéristiques ainsi que leurs fonctions et services associés. Le maillage logistique métropolitain sera basé sur ce référentiel et permettra de préciser l'armature des différents types d'équipements à implanter sur le territoire selon une déclinaison à quatre niveaux :

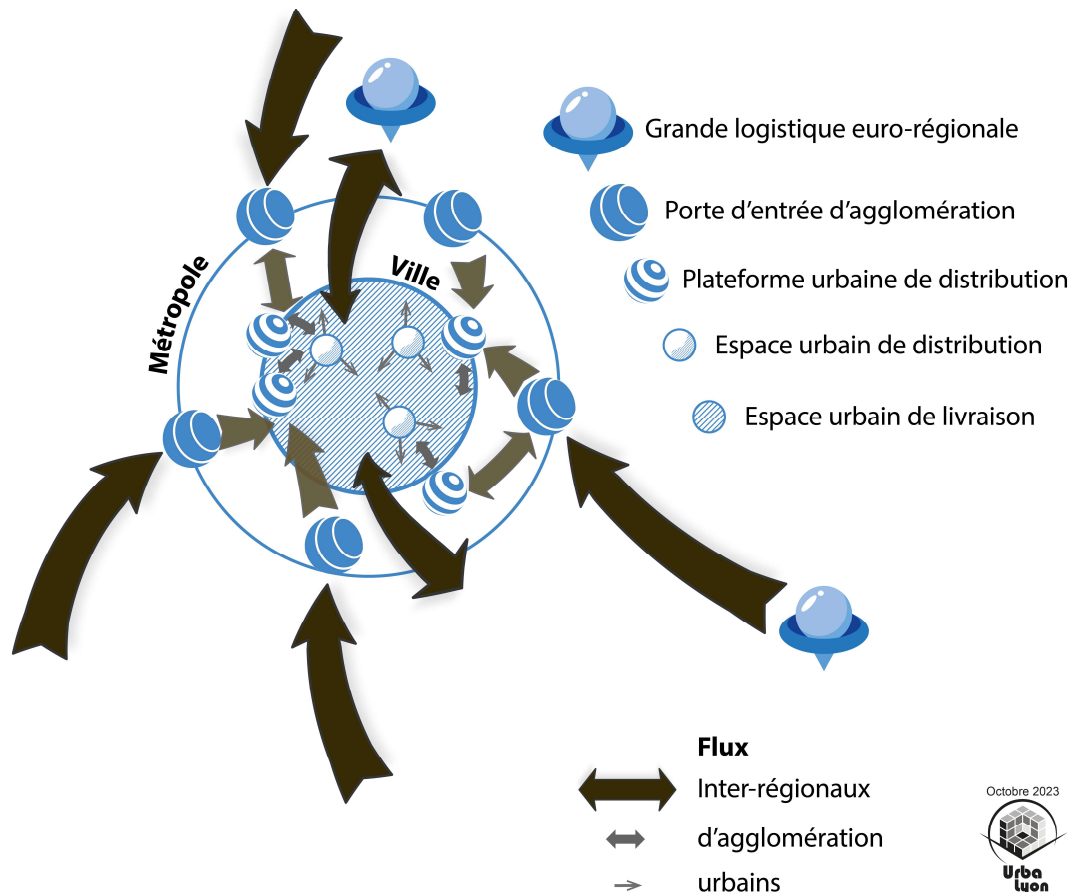
- **Plateforme "Porte d'entrée d'agglomération"** : Immobilier d'interface entre les flux nationaux / internationaux et les flux de distribution. Ces portes d'entrée sont idéalement positionnées à proximité d'équipements multimodaux structurants et combinent des fonctions de stockage de masse, de préparation de commandes, de distribution... Ces portes d'entrée doivent demain restreindre leur usage du sol en se déployant sur plusieurs niveaux. **Compte tenu du positionnement géographique de la Métropole de Lyon, ces équipements peuvent avoir des rayons d'action qui dépassent largement les limites administratives métropolitaines et irriguer des territoires limitrophes au niveau régional (la zone industrielle de Lyon Sud-est et les sites logistiques qu'elle accueille en est un exemple) ;**
- **Plateforme urbaine de distribution** : Immobilier dont la **vocation est essentiellement voire intégralement la desserte du cœur métropolitain**. Ces équipements sont en général dépourvus de fonctions de stockage massif et servent à organiser et traiter une logistique de flux en ayant

¹⁷ Afilog : Association regroupant les professionnels de la supply chain, de l'immobilier logistique et les représentants des territoires

éventuellement recours à la massification multimodale. Ces équipements devront permettre un regroupement des activités de distribution et idéalement une utilisation sur plusieurs niveaux afin d'éviter la consommation d'emprises foncières (les sites logistiques rue Sentuc à Vénissieux et L'Hôtel Logistique Urbain du Port de Lyon sont des exemples de plateformes urbaines de distribution) ;

- **Espace urbain de distribution** : Immobilier support des activités de distribution capillaire dans les centres-villes. Dépourvus de surfaces de stockage, ces équipements ont en charge une distribution de proximité (par ex. espace logistique du parking des Halles Paul Bocuse à Lyon) ;
- **Espace urbain de livraison**. Emprise foncière (sur espace public ou privé) support des activités de livraisons et enlèvements, il s'agit d'équipements pour la distribution finale : aires de livraison, consignes, point de livraison hors domicile...

TYPOLOGIE DES ESPACES LOGISTIQUES



3.1.1 Préserver des capacités d'accueil pour la logistique

Dans l'organisation territoriale de la logistique à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise (voir 2.1.1), les grandes plateformes logistiques euro-régionales actuellement localisées principalement sur les pôles du Parc de Chesnes et du Parc industriel de la Plaine de l'Ain **sont indispensables à l'approvisionnement de la Métropole de Lyon**. Aussi, la Métropole de Lyon poursuivra ses échanges avec les territoires voisins sur le devenir des grandes plateformes dont une partie des flux concerne le territoire et qui doivent trouver leur place aux côtés d'équipements multimodaux à développer, à savoir :

- Le secteur de Plaine Saint Exupéry, porte d'entrée du corridor fret ferroviaire européen Méditerranée¹⁸ en lien avec le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise dans sa partie nord (CFAL) ;
- Le secteur de l'axe fluvial Rhône-Saône par exemple sur la ZIP de Salaise.

Dans le cadre de ces échanges, la Métropole de Lyon réaffirmera son rôle de territoire d'accueil privilégié d'une logistique de distribution structurée selon la typologie d'espaces logistiques précédemment décrite, à savoir sur des portes d'entrée d'agglomération, des plateformes urbaines de distribution ou des espaces urbains de distribution. Cette typologie d'espaces logistiques trouvera sa place sur les différentes zones d'activités économiques du territoire ayant d'ores et déjà des fonctions de logistique. Également des sites urbains au contact du cœur d'agglomération pourront être fléchés pour l'accueil de plateformes urbaines de distribution.

Néanmoins, ce développement devra se faire dans une perspective de maîtrise des impacts de la logistique au niveau local ; l'aboutissement à **un maillage adapté de la logistique est consubstantiel à la maîtrise des externalités négatives** parmi lesquelles :

- La congestion des grands axes routiers ;
- L'inadaptation de sites ou de leur environnement à l'accueil de fonctions logistiques ;
- La pression sur le stationnement sur les voiries publiques des zones d'activités ;
- Les conflits d'usage avec des formes de mobilité douce (marche à pied, vélo) ;
- La trop forte spécialisation des zones d'activités renforçant les externalités précédemment décrites.

Sur les secteurs fortement marqués par la logistique et identifié comme stratégiques pour l'avenir de cette fonction, **des études de mobilité permettant d'évaluer les externalités négatives et d'identifier les pistes d'amélioration** pourront être menées par la Métropole de Lyon.

En outre, le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et logistique (DAACL) sera l'outil privilégié pour encadrer les projets de développement logistique en localisant les secteurs préférentiels d'implantation de celle-ci ou en préservant *a contrario* les secteurs jugés non adaptés à certaines typologies logistiques. Pour ce faire le DAACL pourra, notamment, **plafonner la taille des projets logistiques**.

¹⁸ Le corridor Méditerranée est un des 9 corridors de fret ferroviaires établi par l'Union Européenne. Ce corridor se compose d'un ensemble de lignes ferroviaires utilisées pour le transport de marchandises, reliant plusieurs terminaux, ports et pôles multimodaux entre eux et sur lesquels s'applique un même règlement européen adopté depuis 2010 favorisant la demande de sillon, la multi modalité et la coordination des travaux d'infrastructures permettant de renforcer l'attractivité et la compétitivité du fret ferroviaire. Deux corridors desservent Lyon : le corridor Méditerranée et le corridor Mer du Nord-Méditerranée. Voir carte <https://www.autorite-transport.fr/corridors-europeens-de-fret/>

A. PRÉSERVER SUR LE TERRITOIRE DES CAPACITÉS D'ACCUEIL POUR DES PORTES D'ENTRÉE D'AGGLOMÉRATION

Les surfaces logistiques trouvent de plus en plus difficilement leur place dans les zones d'activités saturées du territoire alors que le besoin se fait toujours sentir et que les professionnels indiquent une forte tension sur le marché. La **préservation de capacités d'accueil pour la logistique** doit figurer dans le Schéma de COhérence Territorial (via le DAACL et son volet logistique commerciale¹⁹) en identifiant les zones prioritaires pour le développement des fonctions logistiques et en proposant des solutions favorisant **l'optimisation du foncier et la densification des activités logistiques** selon le principe de zéro artificialisation nette.

Aujourd'hui, sur le territoire de la Métropole, 3 zones logistiques d'envergure régionale accueillant des sites portes d'entrée d'agglomération doivent être pérennisées et sanctuarisées dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU-h) de la Métropole de Lyon :

- Une au Nord-Est (ZI Meyzieu-Jonage) ;
- Une au sud-Est (ZI Lyon Sud-Est) ;
- Et une au nord (ZI Lyon Nord)

D'autres zones d'activités métropolitaines peuvent également être aujourd'hui considérées comme des portes d'entrée d'agglomération au regard des activités logistiques qu'elles accueillent. Sur ces zones également la vocation logistique doit être pérennisée au Plan Local d'Urbanisme même si la taille des projets accueilli doit être limitée à une envergure d'agglomération :

- ZI Mi -Plaine
- Porte des Alpes - Urban East
- ZI Pesselière
- Parc des Lumières
- ZI La Soie
- ZI La Mouche - Yvours - Broteau
- Périca - Ostérode
- ZI Quincieux
- ZA La Braille
- Pôle Economique Ouest

¹⁹ Voir Code de l'Urbanisme, art. L141-6.

Enfin certains sites portuaires accueillent également des équipements logistiques structurants notamment industriels et cette vocation doit être confortée pour les projets logistiques directement liés à la multimodalité :

- Port de Lyon Edouard Herriot
- Port de Givors Loire-Sur-Rhône, sous condition d'amélioration de l'accessibilité routière (en lien avec la démarche d'alternative à l'A45 portée par l'Etat) et de libération des capacités foncières
- Port de Solaize – Sérézin – Ternay

Construire la ville sur la ville, c'est également construire la logistique sur la logistique. La logistique est une fonction consommatrice d'espace à la fois en raison de l'organisation fonctionnelle des entrepôts et plateformes mais également compte tenu des réglementations sur les constructions. Ainsi les entrepôts atteignent des coefficients d'occupation des sols autour de 0,5 et les plateformes de distribution plutôt proche de 0,3 seulement. Le principe de zéro artificialisation nette prend tout son sens pour ce type d'activité mais il doit être accompagné de deux manières par la Métropole de Lyon. Tout d'abord en **favorisant la densification des constructions logistiques et la possibilité d'implanter des entrepôts sur plusieurs niveaux, à l'exception des façades « urbaines » qui devront être préservées d'une densification logistique.** Ensuite en **priviliégiant la logistique dans l'accès aux friches** lorsque leur localisation s'avère pertinente compte tenu du maillage logistique établi. La Métropole de Lyon s'engage également à s'impliquer dans le débat sur l'évolution de certaines règles (gabarit, distances...) obérant actuellement les **possibilités de densification immobilière.**

B. ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE PLATEFORMES URBAINES DE DISTRIBUTION

Alors que les fonciers permettant l'accueil des équipements de type « porte d'entrée d'agglomération » sont relativement bien identifiés sur le territoire métropolitain ainsi que sur les pôles logistiques limitrophes du fait d'un historique de développement sur plusieurs dizaines d'années, les potentiels de développement des plateformes urbaines de distribution doivent être affinés. Encore marginaux dans la structuration du maillage logistique territorial, ces équipements revêtent un fort intérêt afin de répondre aux objectifs de sobriété logistique et de transition écologique fixés par la Métropole de Lyon. La plateforme urbaine de distribution du Port de Lyon Edouard Herriot (« HLU Lyon Gerland ») illustre ce retour des plateformes urbaines de distribution dans la ville pour accompagner la transition des organisations logistiques. On retrouve également ce type d'équipement sur le secteur de Vénissieux Nord (Rue Sentuc) ou encore rue Lortet avec le site DHL.

Pour accompagner la réintroduction de fonctions logistiques dans les centralités de la Métropole lyonnaise, des périmètres de localisation seront fléchés pour des équipements de logistique des derniers kilomètres correspondant au niveau « plateforme urbaine de distribution » du maillage logistique. **Les parcelles jugées pertinentes pourront faire l'objet de zonages dédiés à la logistique au PLU-h afin que tout projet les concernant puisse permettre l'étude et le développement de ce type d'espaces logistiques urbains, qui pourront s'accompagner d'activités productives et tertiaires.** Les caractéristiques de ces périmètres de localisation pourront être précisées notamment pour identifier les sites les plus propices au développement d'activités de cyclologique.

Le maillage logistique projeté identifie d'ores et déjà **des secteurs préférentiels pour le développement des plateformes urbaines de distribution** qui doivent nécessairement être localisées au plus près des cœurs denses de l'agglomération, en lien avec les portes d'entrée d'agglomération :

- En relais de la ZI Meyzieu-Jonage, à l'Est, sur les communes de Villeurbanne et/ou Vaulx-en-Velin à proximité du périphérique Laurent Bonnevey ;
- En relais du Parc de Chesnes et de la ZI Lyon Sud-Est notamment, les secteurs de Vénissieux Nord et du Port de Lyon Edouard Herriot à renforcer ;
- En relais des ZI La Mouche - Yvours - Broteau et du Port et de la SIP de Givors Loire-sur-Rhône, pour des flux provenant du Sud-Ouest de l'agglomération lyonnaise, le secteur d'Oullins Pierre-Bénite La Mulatière ;
- En relais de la ZI Lyon Nord, pour des flux provenant du Nord-Ouest de l'agglomération lyonnaise, le secteur de la gare de Vaise.

Enfin, en complément des plateformes urbaines de distribution, l'ancrage logistique de proximité sera également assuré par le développement d'espaces urbains de distribution.

C. ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT D'ESPACES URBAINS DE DISTRIBUTION DANS LES CENTRALITÉS MÉTROPOLITAINES

Les parkings en ouvrage ainsi que les territoires en cours d'urbanisation (Part-Dieu, Confluence, Gerland, La Saulaie...) seront plus particulièrement identifiés comme des **périmètres de localisation préférentiels des espaces urbains de distribution** et tout autre site sur emprise privée ou publique disposant de caractéristiques propices au développement de telles fonctions logistiques sera également pris en compte. La Métropole de Lyon pourra à ce titre faire jouer son droit de préemption pour des sites jugés stratégiques à l'accueil de tels espaces, notamment en raison de leur intégration dans le réseau existant pour faciliter

les flux entrants et sortants et de leurs caractéristiques techniques et architecturales pour permettre des activités de logistique et de cyclologistique.

On retrouve déjà un certain nombre de ces espaces urbains de distribution en activité sur le territoire :

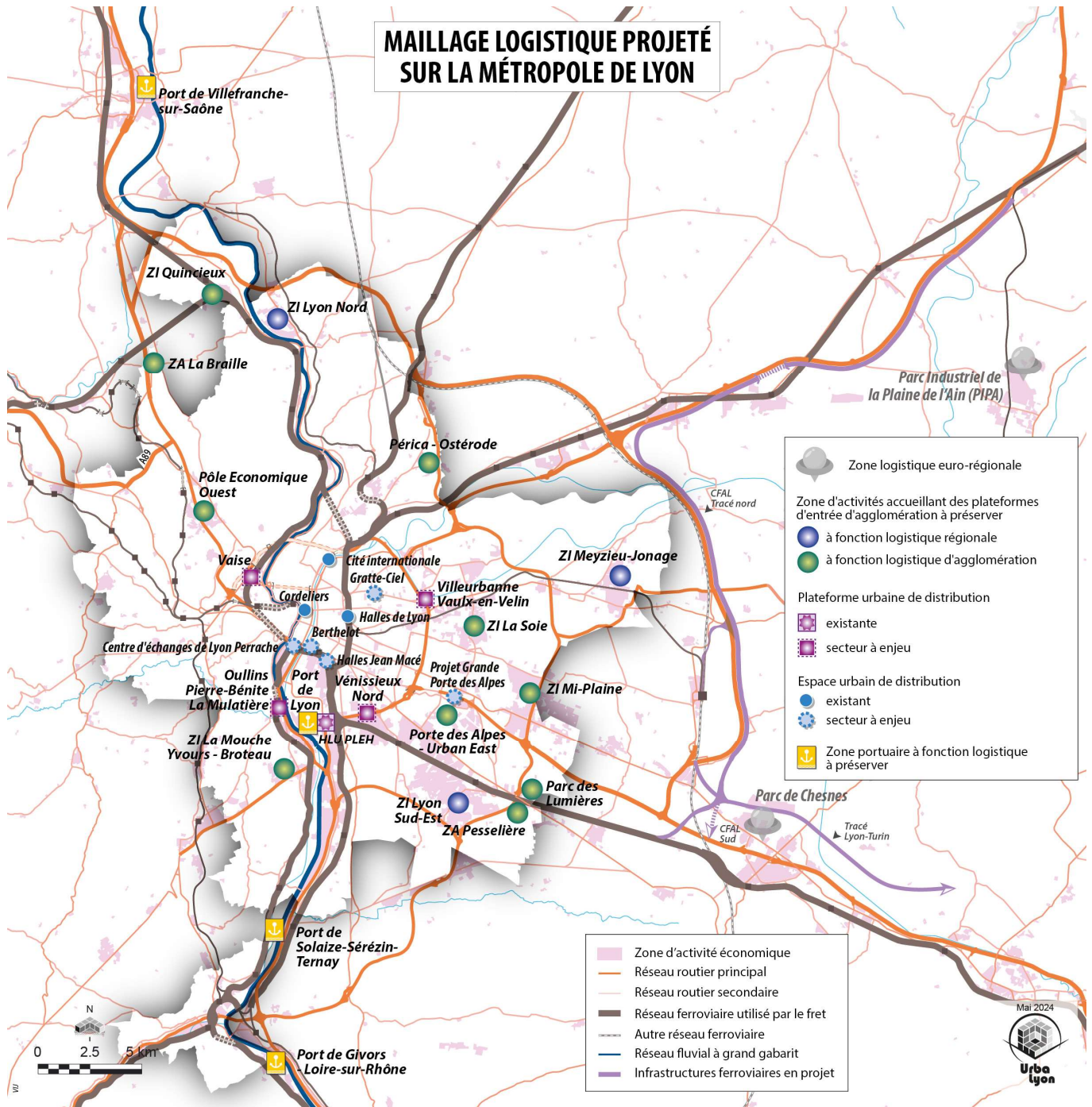
- Espaces Logistiques Urbains de Lyon aux Cordeliers, aux Halles de Lyon et à la Cité Internationale
- Sites de cyclo-logistique à Lyon et Villeurbanne

Ainsi que plusieurs projets au niveau d'avancement diversifié :

- Espace urbain de distribution du Centre d'Echanges de Lyon Perrache,
- Espace urbain de distribution des Gratte-ciel (dénommé Espace Logistique de Proximité dans ce cas précis),
- Espace urbain de distribution du projet Grande Porte des Alpes,
- Espace urbain de distribution Berthelot,
- Espace urbain de distribution Halle Jean Macé,

Des espaces urbains de distribution pourront également contribuer à la desserte de polarités urbaines concentrant de nombreuses livraisons et enlèvements de marchandises. Les communes concernées devront alors favoriser l'accueil de ce type d'équipement à proximité de leur centre-ville.

MAILLAGE LOGISTIQUE PROJETÉ SUR LA MÉTROPOLE DE LYON



D. RENFORCER LE RÔLE DE LA MÉTROPOLE DE LYON DANS LE DÉVELOPPEMENT DES PLATEFORMES ET ESPACES URBAINS DE DISTRIBUTION

Le retour en cœur dense d'espaces logistiques urbains, qu'il s'agisse de plateformes urbaines ou d'espaces urbains de distribution, doit pouvoir s'accompagner d'une maîtrise publique de ces équipements, notamment pour veiller à l'application de modèles de mutualisation. Cette maîtrise pourra s'effectuer de 2 manières :

- Par la mise à disposition de foncier public pour développer des modèles de logistique et en orienter les usages en conservant néanmoins ce foncier public ;
- Par le biais d'une SEM qui pourrait être en charge du développement puis de la maîtrise des espaces créés dans le respect de critères co-définis avec la Métropole de Lyon.

E. FACILITER LE DÉPLOIEMENT D'ESPACES URBAINS DE LIVRAISON

La livraison à domicile peut se révéler un véritable imbroglio pour les livreurs. C'est la raison pour laquelle les opérateurs déploient des stratégies d'innovation pour améliorer le taux de réussite de la première livraison ; la livraison à domicile étant encore la modalité privilégiée par les particuliers. Les flux de livraison à domicile sont, comparativement aux flux de transport BtoB, peu optimisables : ils sont irréguliers, imprévisibles et les destinataires finaux varient d'un jour à l'autre. Le modèle de point de livraison hors domicile, au sein de commerces physiques ou sous la forme de consignes répond à ces problématiques car il présente de nombreux avantages, notamment en termes d'accessibilité pour le transporteur ou le destinataire. Mais pour qu'ils soient réellement efficaces et constituent une alternative crédible aux livraisons à domicile, les points de livraison hors domicile doivent être proposés sur un maillage particulièrement dense. Si la Métropole de Lyon est davantage en faveur des points de livraison hors domicile au sein des commerces physiques pour préserver le lien humain et le tissu commercial local, force est de constater que le commerce physique seul ne pourra pas assurer un maillage adapté (certains quartiers commerçants sont des zones blanches en points de livraison hors domicile). Les consignes sont donc une solution de consolidation des flux de livraison de colis et de nombreux opérateurs ont développé ce modèle. Chacun d'entre eux le met en œuvre sur des espaces privatifs, à l'intérieur de magasins ou à l'extérieur au risque de conduire, d'ici quelques années à une profusion de ces consignes engendrant une pollution visuelle.

La Métropole de Lyon engagera une réflexion pour **mutualiser les emplacements des consignes** et permettre au consommateur, quel que soit le réseau choisi lors de son achat, de récupérer facilement son colis. Des espaces tels que les lieux d'intermodalité : gares, stations de transports en commun, parking... lieux de passage importants pour les usagers peuvent devenir le support de consignes multi-opérateurs. Également, l'implantation de consignes de ce type à l'échelle des copropriétés sera encouragée, notamment pour le parc de logements sur lequel la Métropole de Lyon est impliquée.

F. PRÉSERVER UN TISSU DE LOGISTIQUE INDUSTRIELLE DYNAMIQUE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

La réindustrialisation du territoire est devenue l'un des objectifs majeurs des politiques publiques de développement économique ces dernières années, tant au niveau national qu'au niveau local. En effet, la Métropole de Lyon porte l'ambition d'accompagner le développement et la transition de l'industrie de son territoire. Dans cette optique, la question de l'offre foncière et immobilière est cruciale, car elle conditionne la capacité des entreprises à s'insérer dans un tissu productif et un écosystème d'innovation, à avoir accès à un bassin d'emploi dynamique et, globalement, à pouvoir produire sur le territoire.

À travers la loi Climat et Résilience de 2021, l'objectif de zéro artificialisation nette est affirmé à l'échelle nationale et métropolitaine. Or, la mise en œuvre de cet engagement fait émerger la nécessité de préserver le tissu productif existant et d'impulser le renouvellement des grandes emprises industrielles qui ont fait la richesse du territoire et pourront demain encore y contribuer.

Sur cette dimension foncière et immobilière de l'industrie, la Métropole de Lyon porte aujourd'hui une triple ambition :

- Sanctuariser, dans un premier temps, l'ensemble des espaces à vocation productive sur le territoire de la Métropole ;
- Mettre en place une politique dynamique de remembrement des espaces productifs (actions foncières et immobilières) ;
- Accompagner, favoriser et porter des opérations immobilières d'envergure de renouvellement industriel.

Le renouvellement des espaces productifs ne peut se concrétiser sans la préservation et la modernisation des sites logistiques supports. En effet, la logistique industrielle englobe l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, de l'acquisition des matières premières à la livraison du produit final au client, en passant par la production et la distribution. La logistique industrielle représente un élément

essentiel du processus de fabrication et peut avoir un impact significatif sur l'efficacité globale de l'entreprise.

Il devient indispensable, **au sein des zones industrielles**, de **renforcer le maillage logistique** en favorisant la mutualisation fonctionnelle de sites et le développement de nouveaux modèles immobiliers innovants.

3.1.2 Améliorer le partage de l'espace public en faveur de la logistique urbaine

L'espace public peut être défini comme le garant de la qualité de vie et de l'intégration sociale, l'espace du (bien) vivre-ensemble et de la mixité sociale. Il structure la ville et en garantit l'accès et donc son bon fonctionnement. Il peut prendre différentes formes : des rues, des places, des parcs... Sa forme et son aménagement devant faciliter ou, au contraire, contraindre certaines activités. Au vu de la demande croissante d'approvisionnement de la ville, la gestion de l'espace public joue et jouera encore davantage demain un rôle accru dans l'accueil de nouveaux modèles de logistique urbaine : consignes mutualisées, véhicules modulaires, espaces logistiques urbains mobiles, véhicules autonomes de livraison...

Aussi, pour réduire les conflits d'usage et permettre aux acteurs économiques de distribuer efficacement les marchandises en milieu urbain, il est nécessaire de garantir un accueil spatial et temporel dédié dans l'espace public :

- En tenant compte systématiquement des marchandises dans les projets urbains touchant à l'espace public ;
- En renforçant le dispositif aires de livraison, aujourd'hui uniquement en vigueur sur Lyon, et les centres-villes de Villeurbanne et Neuville sur Saône ;
- En développant la mutualisation d'usages de l'espace public et en favorisant les livraisons en horaire décalé ;
- En adoptant une régulation des flux de chantiers des grands projets urbains ;
- En tenant compte des contraintes spécifiques d'accès et de stationnement des artisans.

A. PRENDRE SYSTÉMATIQUEMENT EN COMPTE LES MARCHANDISES DANS LES PROJETS D'ESPACES PUBLICS

Bien que nécessaire, la prise en compte de la logistique dans les programmes immobiliers n'est pas suffisante. En effet, l'approvisionnement de la ville génère des flux sur l'espace public (routes, rues, places, ...) pour finir « sa course » chez le destinataire final. La prise en compte de la dimension logistique dans l'espace public est donc indispensable.

Tout projet urbain traitant de la voirie ou des espaces publics a des impacts sur la livraison des marchandises ; *A fortiori* lorsque ces projets ont pour objectif un apaisement des mobilités dans les centralités denses. Qu'il s'agisse de projets de zones de rencontre, de zones piétonnes, de zones à trafic limité... les études devront systématiquement prendre en compte un volet sur le transport de marchandises en traitant en particulier des flux concernés (approvisionnement et collecte du périmètre concerné), des scénarios d'accès au périmètre, des modalités de ces accès et des autorisations temporaires de livrer, des mesures compensatoires éventuelles pouvant se traduire par des aménagements dédiés, du foncier mis à disposition, de services de relivraison, etc...

B. RENFORCER LE DISPOSITIF AIRES DE LIVRAISON

Impliquée depuis de nombreuses années dans la professionnalisation opérationnelle des aires de livraison, la Métropole de Lyon souhaite poursuivre son engagement en **généralisant, en partenariat avec les communes, le dispositif aires livraison** (principal espace urbain de livraison) **dans les centres-villes afin d'accroître son efficacité**. Celui-ci est actuellement basé sur : une évaluation du besoin en aires de livraison, un aménagement des aires de livraison respectant des caractéristiques de dimensionnement cohérentes avec ses usages, un usage limité dans le temps (30 mn.) sur la ville de Lyon, les centres-villes de Villeurbanne et Neuville-sur-Saône. Il offre les avantages de rendre les aires de livraisons plus disponibles, de faciliter l'activité des professionnels du transport de marchandises, de sécuriser et améliorer les conditions de déplacement et de circulation et enfin de favoriser l'activité économique en dynamisant le commerce de proximité. Il est à noter que le renforcement du dispositif aires de livraison nécessite un contrôle accru des emplacements réservés pour les livraisons et enlèvements de marchandises.

Concrètement, la **généralisation du dispositif « aire de livraison »** dans toutes les centralités nécessitant des aires de livraison du fait de la présence de nombreuses activités commerciales passe par :

- La définition d'un **schéma des aires** pour les activités de livraison mais aussi pour les activités servicielles en collaboration avec les communes du territoire afin de s'assurer de

leur juste positionnement par rapport à l'implantation des commerces et principales infrastructures génératrices de demande ;

- La prise en compte de **principes d'aménagements** et de dimensionnement des aires compte tenu des caractéristiques des véhicules et des pratiques des livreurs devant les utiliser ;
- La prise en compte d'une réglementation adaptée aux spécificités du territoire ;
- La **formation des agents en charge du contrôle** et l'inscription du contrôle des aires de livraison comme une des missions prioritaires de ces agents ;
- Un **travail d'information** auprès des professionnels pour faire connaître les règles d'usage des aires de livraisons.

En parallèle, la Métropole de Lyon s'impliquera, aux côtés des communes, dans le débat national sur l'évolution de la réglementation des aires de livraison afin que celles-ci puissent à l'avenir être davantage réservées aux professionnels de la distribution des marchandises (transporteurs, commerce de gros...). En effet, les aires de livraison sont à ce jour des emplacements réservés pour un usage consistant au chargement/déchargement de marchandises ; ce statut impliquant que les opérateurs sont souvent en concurrence avec d'autres usagers, et notamment les particuliers qui utilisent ces places pour du stationnement "longue durée". Ce flou juridique a, de plus, des impacts sur le contrôle efficace des aires. Il s'agit alors d'assurer aux usagers qui effectuent uniquement un acte de livraison de pouvoir se stationner facilement sur ces espaces.

C. DÉVELOPPER LA MUTUALISATION D'USAGE SUR DES FONCIERS DE DOMANIALITÉ PUBLIQUE

La logistique des derniers kilomètres s'appuie sur des nœuds permettant d'organiser des ruptures de charge entre des moyens de transport différents. Ces opérations de dégroupage des marchandises (seuls les conditionnements de marchandises sont manipulés, pas les marchandises elles-mêmes) nécessitent **des emprises foncières dont l'usage est, au final, limité dans le temps**. Certains espaces ou fonciers publics connaissent des pics d'utilisation puis sont sous-utilisés à d'autres moments de la journée. C'est par exemple le cas des dépôts de bus qui sont utilisés la nuit pour le remisage des véhicules et restent vides toute la journée pendant leur exploitation. Ces nouvelles bases logistiques s'inscrivent dans le panel des solutions innovantes en densifiant les bâtiments existants déjà urbanisés (urbanisme circulaire) et en croisant les dimensions temporelles et spatiales (chronotopie) pour faire vivre alternativement plusieurs profils d'utilisateurs ou types d'usages dans un même lieu. L'espace assure ainsi différentes fonctions selon les moments de la journée.

Proposer à des logisticiens de partager le temps d'occupation et les usages de certains sites de domanialité publique conduit à un gain important en termes de qualité de vie dans les quartiers en réduisant les nuisances sonores, la pollution et la congestion grâce à la distribution logistique en vélo cargos ou véhicules électriques.

D. DÉVELOPPER LA MUTUALISATION D'USAGE SUR L'ESPACE PUBLIC

La multiplicité des usages et des modes de vie rend l'utilisation des espaces publics de plus en plus complexes et nécessite de privilégier une approche globale plutôt que des approches sectorielles, par mode de déplacements ou par type d'usage. L'approvisionnement de la ville fait partie sans conteste des usages de l'espace public. Il serait contre-productif de limiter l'espace public à un type de véhicule, à un horaire unique. Réglementer l'approvisionnement de la ville à des véhicules de moins de 3,5 tonnes engendrerait de fait une croissance exponentielle des petits véhicules et démultiplierait le sentiment « d'anarchie » des livraisons. À titre d'exemple un poids lourds de 19 tonnes représente environ 8 véhicules utilitaires légers. Aussi, il est nécessaire de privilégier des **solutions de mutualisation de l'espace public en fonction des horaires** telles que la sanctuarisation d'une file de circulation dédiées aux livraisons en dehors des périodes de pointe (voirie multi-usages), une occupation temporelle journalière pour une mise à disposition d'espace de logistique urbain mobile à partir duquel des livreurs rayonneraient ou bien les destinataires viendraient retirer leurs marchandises, la mise en place de dispositifs permettant une livraison en horaire décalé...

La Métropole de Lyon et les communes volontaires mettront en œuvre des solutions mutualisées de partage dans le temps de l'espace public au bénéfice des livraisons urbaines. Dans ce cadre, les communes qui le souhaitent, telles que la Ville de Lyon, pourront mener des réflexions et des expérimentations pour l'intégration des pratiques de livraison en pleine voie.

E. ADOPTER UNE RÉGULATION DES FLUX DE CHANTIERS DES GRANDS PROJETS URBAINS

Les matériaux de construction et déchets issus de la déconstruction représentent en tonnages la majorité des marchandises transportées (de l'ordre de 45%) à l'échelle du département du Rhône (données SITRAM), *a fortiori* de la Métropole de Lyon. La fabrique de la ville engendre des besoins de desserte

parfois concentrés sur des secteurs de grandes opérations urbaines : ZAC Part-Dieu, ZAC Gratte-Ciel, ZAC des Girondins, ... Or ces projets constitués de plusieurs opérations immobilières et d'infrastructures concomitantes ont des impacts sur l'environnement urbain et perturbent la circulation générale des modes actifs, les services de transport public de personnes, la logistique du quotidien, les espaces urbains, les activités économiques, culturelles ou administratives, le cadre de vie des riverains. L'impact des grands projets urbains sur la qualité de vie des habitants et des acteurs économiques conduit la Métropole de Lyon à encourager le recours à des solutions permettant d'agir sur les flux de chantiers de trois manières :

- Par le recours à des dispositifs de régulation des flux de chantiers par le biais de chartes d'engagement ou d'obligation inscrite dans les marchés ;
- Par l'encouragement à la multimodalité, notamment fluviale, pour des chantiers proches d'équipements intermodaux : embranchements ferroviaires particuliers, quais fluviaux... ;
- Par une réflexion sur la mutualisation amont des besoins logistiques des chantiers dont une des formes peut consister en un centre de consolidation des matériaux et déchets.

F. TENIR COMPTE DES BESOINS D'ACCÈS ET DE STATIONNEMENT DES ARTISANS

En tant qu'utilisateurs de véhicules utilitaires légers ou de poids lourds dans l'exercice de leur activité, les artisans et plus largement les entreprises de travaux et de services sont pleinement concernées par la logistique urbaine. Si leurs contraintes portent essentiellement sur des questions d'accessibilité aux secteurs sur lesquels elles interviennent et de stationnement une fois à destination, d'autres problématiques pourraient s'accroître à l'avenir parmi lesquelles la transition énergétique des flottes, le besoin d'immobilier adapté dans les cœurs urbains, le recours à de nouvelles organisations ou pratiques de mobilité...

Afin d'accompagner ces mutations, la Métropole de Lyon facilitera les expériences que souhaiteraient porter les entreprises et étudiera les adaptations réglementaires possibles pour faciliter les activités des artisans. Dans ce cadre, les communes volontaires, telles que la Ville de Lyon, pourront conduire des réflexions et des expérimentations dans des secteurs particuliers sur le stationnement des artisans.

En conclusion, la structuration des équipements logistiques de toutes natures (de l'entrepôt à la consigne) sur le territoire de la Métropole de Lyon mais aussi l'intégration de la dimension logistique dans l'espace public accompagnée d'une coopération active entre acteurs privés et acteurs publics est indispensable pour répondre aux besoins de l'économie métropolitaine. Mais une logistique respectueuse de l'environnement doit également s'inscrire dans le développement de stratégies de transport multimodal et décarboné.

3.2 Développer puis conforter l'offre multimodale en faveur de la logistique urbaine

Il y a plus de 20 ans, la Commission Européenne adoptait son livre blanc en faveur d'une politique européenne des transports, en interpellant par ce biais les États sur l'importance d'adopter une politique commune. C'est par la suite dans le cadre du Grenelle de l'environnement qu'émergeaient en France des **objectifs ambitieux en matière d'évolution des parts modales**, avec l'incitation au **développement des modes de transports massifiés** de marchandises (ferroviaire, fluvial voire cabotage maritime), en complémentarité du transport routier pour les parcours d'approche.

Pourtant, en dépit des mesures retenues et de la conduite de plans de relances successifs, les résultats montrent depuis de nombreuses années une **baisse des parts modales du fret ferroviaire et du fluvial** (aujourd'hui respectivement de 9 % et 3 % au niveau national). En effet, aucun acteur n'incarne ce rôle fédérateur à une telle échelle, qu'il s'agisse des gestionnaires de réseaux, des opérateurs de fret historiques, de leurs concurrents ou des services de l'État. Aussi, les flux de transport de marchandises par la route ont continué progressivement à croître.

En outre, alors que la plupart des secteurs (industrie, énergie, habitat...) ont réduit ou contenu leurs émissions de gaz à effet de serre, **le transport de marchandises voit ses émissions augmenter du fait d'une explosion du nombre des livraisons**. En particulier, le transport routier reste dépendant à plus de 95 % du diesel. Par ailleurs, malgré les progrès sur les motorisations au fil des normes Euro, des polluants locaux, particules ou oxydes d'azote sont toujours émis et responsables de plus de 4.000 décès à l'échelle de la région Auvergne Rhône-Alpes selon l'observatoire de la qualité de l'air.

La politique des transports multimodaux, renvoyée le plus souvent à l'échelon national, voire européen, est pourtant étudiée, planifiée et accompagnée à l'échelon local. La **prise de conscience locale de la multimodalité**, historiquement rattachée à des transports massifiés, a émergé au sein de grandes agglomérations dont la Métropole de Lyon, par l'usage du vélo pour transporter des marchandises, voire également en combinaison avec d'autres modes tel que le transport fluvial.

Ainsi, alors que le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT de l'agglomération lyonnaise (en révision) confirme le choix du renforcement du transport de marchandises par les modes alternatifs à la route, plusieurs enjeux se dessinent. Le renforcement des infrastructures de transport doit contribuer à l'accessibilité métropolitaine en matière de marchandises, au même titre que le développement d'équipements intermodaux de fret métropolitains. Intégrer pleinement la multimodalité au sein de la Métropole de Lyon constitue ainsi un défi pour les années à venir, nécessitant **une stratégie et**

des moyens pour y parvenir. Aussi, la préservation des infrastructures et équipements multimodaux existants et des services associés, et le développement de nouvelles plateformes multimodales est un des objectifs de l'action métropolitaine en concertation avec ses partenaires (Voies Navigables de France, Compagnie Nationale du Rhône, État, SNCF Réseau...).

3.2.1 Conserver et consolider les infrastructures ferroviaires et fluviales existantes et équipements multimodaux du territoire

En cohérence avec les orientations du SCoT, la consolidation de l'armature logistique ferroviaire et fluviale existantes et des équipements multimodaux du territoire est un prérequis pour développer une logistique vertueuse et durable.

De nombreux projets locaux, régionaux, nationaux, européens vont bouleverser profondément le paysage ferroviaire lyonnais tel que le projet d'amélioration de la plateforme de transport combiné Vénissieux-St Priest, le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération, l'ouverture de la liaison Lyon-Turin et la ou les plateformes d'intermodalité et/ou d'autoroute ferroviaire afférentes. L'ensemble de ces projets devraient contribuer au développement du fret ferroviaire au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise et de la Métropole de Lyon.

En effet, la situation actuelle, bien que fonctionnelle, souffre de limites de capacité obérant les perspectives de développement des transports intermodaux (saturation d'équipements tel que la plateforme de transport combiné Vénissieux St Priest). **La réalisation à terme de nouvelles plateformes dans l'est lyonnais combinées à de nouvelles infrastructures devrait contribuer à soulager les équipements existants et améliorer l'offre de transport.**

Schéma actuel du système régional d'intermodalité

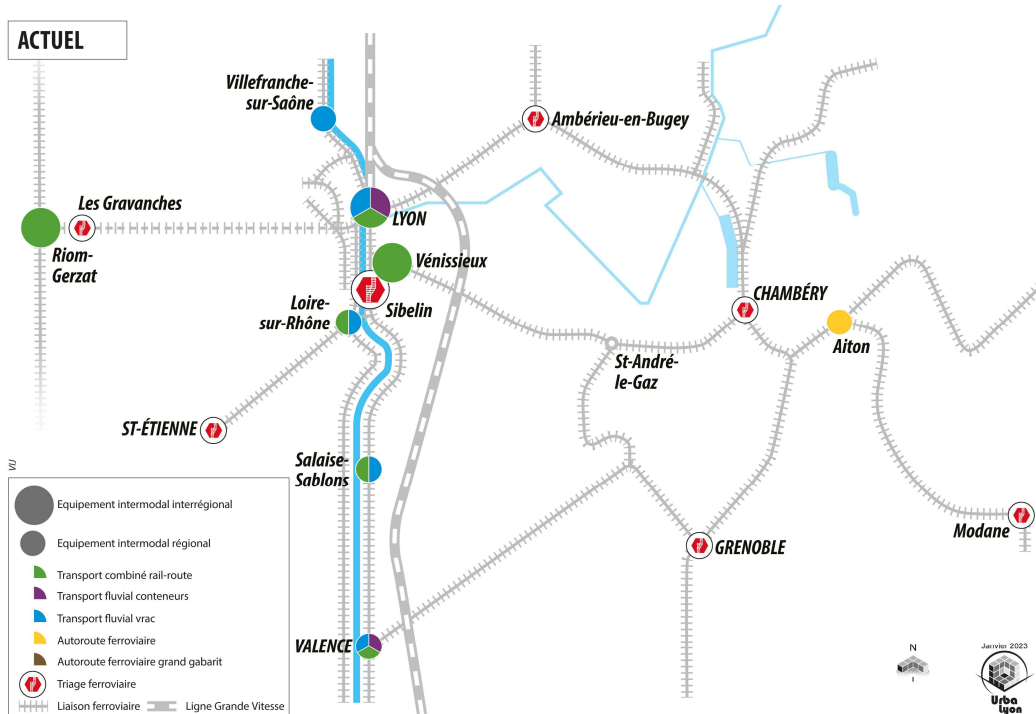
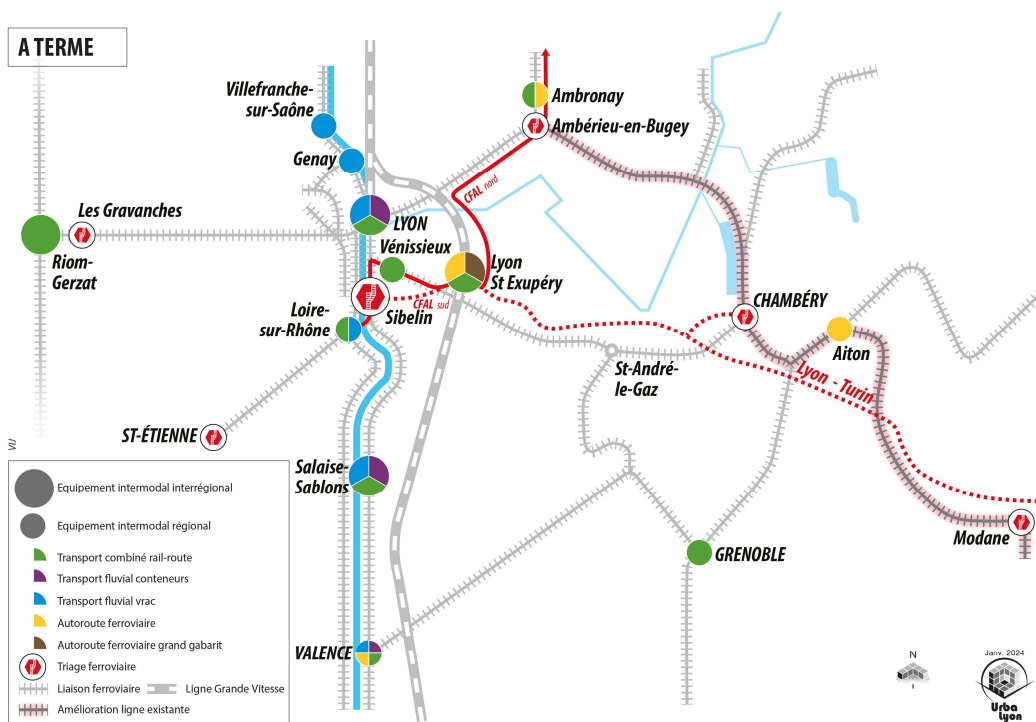


Schéma futur du système régional d'intermodalité



A. CONSERVER ET CONSOLIDER LES DESSERTES FERROVIAIRES LOCALES POUR LES MARCHANDISES

L'accessibilité Fret ferroviaire via un maillage territorial en adéquation avec les besoins économiques par le raccordement des principales zones d'activités, constitue un préalable à l'atteinte d'une augmentation nationale et européenne des parts modales ferroviaires²⁰.

Les Installations Terminales Embranchées (ITE) qui permettent la desserte de marchandises en train d'une entreprise, une usine, un dépôt, une zone industrielle ou portuaire à partir du réseau **ferroviaire** national, et équipements ferroviaires associés, constituent dans ce contexte un enjeu stratégique pour le développement du fret ferroviaire français. Elles permettent la desserte ferroviaire directe de sites d'activité économique, en évitant ainsi les « ruptures de charges ». Pour leur utilisation il convient de disposer d'un bon entretien des équipements et d'une activité permettant la massification. Également, les gares de triages, qu'elles soient principales (Sibelin, Saint-Priest) ou satellites (Saint-Germain-Au-Mont-D'Or, Badan), sont des équipements essentiels à la production de l'offre ferroviaire et la desserte des ITE en tant qu'équipement de composition des trains, de tri des wagons avant leur mise à disposition ou suite à leur collecte auprès des établissements économiques.

Il est donc nécessaire de conforter les installations fret existantes, qu'il s'agisse des Installations Embranchées Ferroviaires (ITE) reliant les entreprises lyonnaises au réseau ferré national, mais aussi des voies et installations ferrées du Port de Lyon Edouard Herriot ou de Vénissieux ainsi que des gares de triage (voir carte ci-après). Pour ce faire, **leur inscription dans le PLU-h doit être conservée** et une **participation de la Métropole à la rénovation, modernisation, et le maintien en exploitation** des ITE, souvent obsolètes, sera envisagée pour remettre à niveau ces équipements dont le coût de rénovation, supporté uniquement par les acteurs économiques propriétaires de ces ITE, ne permet pas de rendre attractif le mode ferroviaire. Également, la Métropole garantira au sein du PLU-h la réservation de l'usage des sols au droit de ces ITE aux activités logistiques et productives.

²⁰ Voir Stratégie Nationale pour le développement du Fret Ferroviaire : part modale de 18% en 2030, 25% en 2050 contre 9% aujourd'hui.

B. CONFORTER ET DÉVELOPPER LES ÉQUIPEMENTS INTERMODAUX FERROVIAIRES

En complément de la desserte ferroviaire des établissements économiques par des infrastructures dédiées (triaux et ITE), les **équipements intermodaux** permettent l'organisation de chaînes de transport s'appuyant sur le rail et la route. Les enjeux pour l'aménagement du territoire et les enjeux environnementaux liés au développement de l'intermodalité sont fondamentaux pour l'agglomération lyonnaise. En effet, le rayonnement économique par la performance logistique et la capacité à maintenir des flux générateurs d'activité économique constituent à part entière un axe stratégique de l'attractivité territoriale dans un contexte d'économie mondialisée marqué par un renforcement des axes de corridors alternatifs dans l'Est européen. Sur son territoire, la Métropole de Lyon comprend des équipements intermodaux majeurs :

- La plateforme de transport combiné rail route de Vénissieux Saint Priest ;
- Le Port de Lyon Edouard Herriot (PLEH) combinant route, rail (et fleuve pour l'intermodalité fluviale).

Néanmoins, ces sites présentent des capacités de croissance limitées alors qu'un des objectifs nationaux est d'augmenter, pour le fret d'ici 2030, la part modale fluviale et ferroviaire (doublement pour le fer de 9 à 18% inscrit dans la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire).

Aussi, **la Métropole de Lyon accompagnera la consolidation des équipements ferroviaires intermodaux** existants sur son territoire en sanctuarisant les fonciers accueillant des cours de marchandises, qui disposent d'atouts indéniables aux regards de critères tels que la longueur de voies disponible, l'aire d'évolution au sein du site, le foncier disponible, l'accès routier et l'insertion urbaine des sites. Les cours de marchandises permettent le chargement et le déchargement des wagons depuis ou vers un autre mode de transport. Concrètement, ils sont composés d'une ou de plusieurs voies de service sur un site disposant d'un accès routier :

- Le site de Vaise qui dispose toujours des installations de l'ancienne gare marchandises (hangar, quais, voies) et qui fait l'objet d'études de programmation par la SNCF ;
- Le site de la gare de Grigny ;
- Le site à l'est de la gare de Givors-Ville ;
- Le site de la gare de Saint-Fons ;
- Le site de la gare de Chasse-Sur-Rhône.

C. FAVORISER UNE MIXITÉ D'USAGE POUR L'UTILISATION DES QUAIS FLUVIAUX

Depuis longtemps à l'honneur dans le secteur des travaux publics, des pondéreux en vrac ou des céréales, le transport fluvial répond aujourd'hui aux exigences et aux contraintes de la distribution urbaine. Le fluvial peut jouer un rôle majeur dans la logistique urbaine, que ce soit pour l'apport de marchandises ou la gestion des déchets, et répondre aux problématiques de réduction des émissions carbone, de congestion ou encore de nuisances sonores. Le Port de Lyon Edouard Herriot, est déjà le vecteur d'une part très importante du transport fluvial métropolitain et peut constituer un des points de départ des bateaux pour l'approvisionnement de la ville. Mais cela nécessite une connexion avec les berges et quais urbains le long du Rhône et de la Saône. L'utilisation des berges et des quais doit alors être compatible pour mixer les usages à la fois récréatifs, mais aussi logistiques. **La Métropole de Lyon, en cohérence avec le Schéma d'Usage des Rives Fluviales (SURF), doit donc favoriser au sein des espaces bord à voie d'eau le partage des fonctions urbaines comprenant les fonctions logistiques**, mais aussi des activités de loisirs, de promenade et de retour à la nature, et répondre ainsi aux attentes des citoyens et des opérateurs pour une mixité éclairée des usages.

Dans cette perspective, le quai Morand est d'ores et déjà exploité pour de la logistique urbaine fluviale. Il doit être conservé et complété d'un maillage d'autres quais dont les capacités d'accueil logistiques devront être précisément étudiées (aménagements cohérents avec le partage dans le temps des usages des quais et les conditions d'usage de la cyclologistique). Si d'autres quais pourraient être mobilisables à terme, les suivants sont d'ores et déjà identifiés comme des sites d'intérêt :

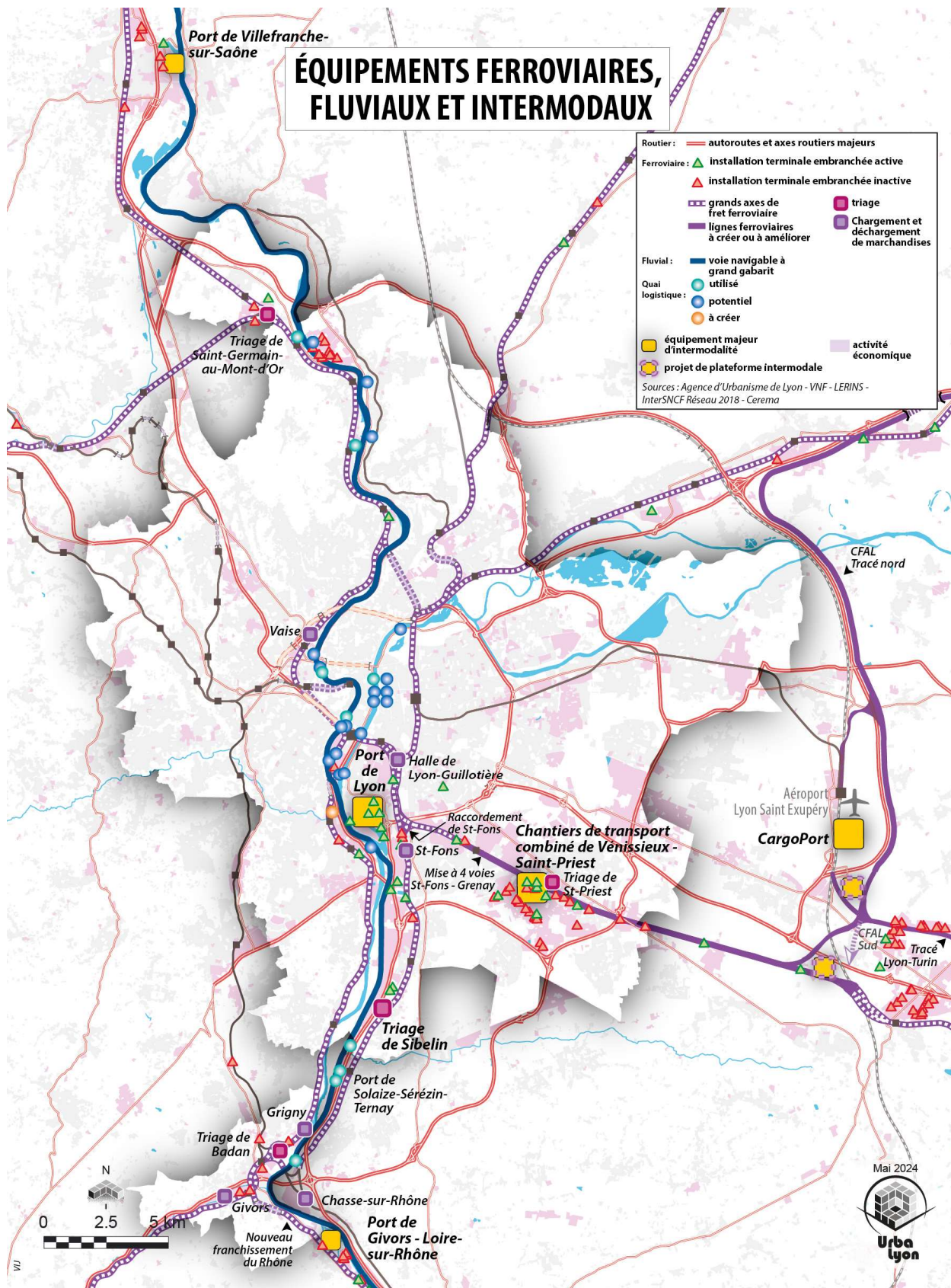
- Au nord de la Métropole des capacités sur la ZI Lyon Nord à Neuville et Genay et dans le périmètre d'Albigny-Sur-Saône et de Couzon-au-Mont-d'Or ;
- À Lyon sur la Saône en rive droite les quais Fulchiron et Arloing ainsi qu'en rive gauche la darse de Confluence et du port de l'Occident ;
- Sur le Rhône, en rive gauche sur le quai Sarrail et au niveau de la Cité internationale. En rive droite, en plus du quai Morand, d'autres quais à étudier en fonction du projet de requalification.

Liste des quais pour la logistique (hors Port de Lyon)

Saône	Rhône
Secteur Val de Saône	Secteur Centre-Ville
Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Av. L. Armand (site Vicat) Utilisé	Cité internationale / Brétillod Potentiel
Bordure de la ZI de Genay Potentiel	Pont Morand Utilisé
Amont et aval du pont de Neuville-sur-Saône Potentiel	Parking Lafayette Potentiel
Halte de Fleurieu-sur-Saône Potentiel	Parking Wilson Potentiel
Loupe d'Albigny-Couzon (site Michaud) Utilisé	Quai Gallieni Potentiel
	Quai avitaillement Pont Pasteur Potentiel
Secteur Vaise	Quai Perrache / Pont Pasteur Potentiel
Quai Jayr Potentiel	
Parking Arloing Potentiel	Secteur Rhône Aval
Quai Arloing Utilisé	Pierre-Bénite / Rampe pompier Potentiel
	Solaize Utilisé
Secteur Presqu'île	Sérézin-du-Rhône Utilisé
Quai Fulchiron Utilisé	Ternay Utilisé
Port de l'Occident Potentiel	Ternay / Quai Raymond Utilisé
Quai des Etroits Potentiel	
Darse de Confluence Potentiel	
Quai Rambaud (docks) Potentiel	

D. VALORISER LE MAILLAGE EN PLATEFORMES INTERMODALES FLUVIALES

Le Port de Lyon Edouard Herriot joue le rôle de plateforme intermodale fluviale (et ferroviaire) depuis de nombreuses années au cœur de la Métropole et sa présence est essentielle dans la structuration de l'accueil de fonctions logistiques et de flux métropolitains (voir le schéma directeur du PLEH en cours d'élaboration et le schéma portuaire de Lyon et de ses territoires d'influence). Son rôle en matière de logistique de proximité devra être renforcé à l'avenir (logistique urbaine, matériaux, déchets...). Au sud et au nord de cette plateforme structurante, les ports de Givors – Loire-Sur-Rhône ainsi que de Villefranche-sur-Saône complètent le maillage, ce dernier notamment en lien avec les produits en vrac.



E. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DES ÉQUIPEMENTS INTERMODAUX FERROVIAIRES ET FLUVIAUX

Les conditions de pré et post-acheminements routiers vers et depuis les équipements intermodaux constituent des leviers de performance des chaînes logistiques de bout en bout et de la bonne intégration des modes massifiés au sein de celles-ci. L'enjeu porte ainsi sur le bon dimensionnement et la qualité du réseau routier et des accès relatifs à ces équipements pour la fluidification du trafic, qui peut notamment concerner les entrées et sorties de ces équipements ou leur franchissement par des véhicules routiers (poids lourds, ...), mais également les potentiels accès cyclables dans le cadre des sites mobilisables pour la desserte urbaine en zone dense. Le stationnement (des véhicules, des engins de manutention le cas échéant) constitue une composante structurante dans le cadre de la prise en considération du trafic et de la régulation de celui-ci. **La Métropole de Lyon s'engage ainsi à garantir la desserte des équipements multimodaux afin de maintenir un niveau d'accessibilité routière adapté aux besoins de ces différents équipements.**

3.2.2 Promouvoir et développer les services multimodaux

Afin de répondre aux problèmes de nuisances et de congestion rencontrés dans la Métropole de Lyon, il est impératif de proposer de nouveaux services de transport plus innovants et vertueux.

A. ADOPTER UNE MIXITÉ D'USAGE ENTRE TRANSPORTS DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES

Alors que le cloisonnement entre les systèmes de transport de marchandises et de voyageurs reste de mise pour des raisons à la fois économiques et institutionnelles, la Loi d'Orientation des Mobilités a réaffirmé le rôle des Autorités Organisatrices de la Mobilité dans l'organisation des services de transport de marchandises. Ainsi, **la Métropole de Lyon veut rendre possible l'intégration d'une mixité opérationnelle des transports de marchandises et de voyageurs** (mutualisation de l'infrastructure et/ou des matériels en temps partagé) **sur les principaux axes de transport public** : métro, tramway, lignes fortes de bus... Ce choix participe d'une utilisation optimale des infrastructures de transport dans la perspective d'accroître la massification et le report modal. La Métropole de Lyon, sera attentive à la prise en compte systématique de la dimension marchandises dans les études de tout nouveau projet d'infrastructure ou de service de transport public de voyageurs, et accompagnera au sein des points nodaux du réseau (centre de remisage, stations) le développement d'équipements logistiques complémentaires tels que des plateformes de tri/groupage des marchandises connectées aux points d'entrée sur le réseau dans les dépôts de transports en commun, des systèmes de consignes permettant le retrait de commandes dans les lieux de passage des usagers du réseau de transport public (pôles d'échanges multimodaux, parkings relais ...).

B. PROMOUVOIR LA CYCLOGOLOGISTIQUE

En tirant profit du renforcement en cours de la capacité et du maillage du réseau cyclable sur la Métropole, la cyclologistique doit pouvoir se positionner comme une solution adaptée pour une partie des besoins de livraison en centre très dense. **La Métropole doit donc contribuer à son développement dans les centres villes à forte densité économique et résidentielle :**

- En accompagnant la création d'entreprises de cyclo-logistique (avec la mise en place, par exemple, de formations ou en fédérant les partenaires de la filière à travers des outils ou espaces partagés, etc.) ;
- En soutenant les entreprises de la filière de cyclo-logistique afin que cette activité devienne concurrentielle, (en ayant recours, par exemple, à ce mode de livraison dès que pertinent pour ses marchés publics) ;
- En aménageant des itinéraires cyclables sécurisés et efficace, adaptés aux différentes morphologies de vélo cargo (bi porteur, tri porteur, avec ou sans caisse mobiles, ...) ;
- En facilitant la mise à disposition d'aménagements spécifiques : aires de livraisons dédiées, tiers lieux spécifiques ;
- En incitant au remplacement de véhicules thermiques anciens par des vélos à assistance électriques.

Si le report modal est impératif, le mode routier sera toujours présent. Loin de vouloir opposer les modes de transport, il est nécessaire de tirer le meilleur parti de leur complémentarité. L'avenir de la logistique urbaine se fera par la combinaison de plusieurs solutions, chacune pertinente pour un type de prestation. Il s'agit alors de contribuer à sa décarbonation par la mise en œuvre de réglementations adaptées.

3.3 Réglementer le transport routier dans une logique de transition écologique

A l'instar de la planification pour la dimension foncière et immobilière, le **levier réglementaire** est un outil disponible pour les collectivités afin de réguler les flux de marchandises sur leur territoire. La Métropole de Lyon qui dispose notamment du pouvoir de police de circulation a érigé plusieurs arrêtés qui réglementent le transport de marchandises : limitation de tonnage, itinéraire interdit, réglementation sur la motorisation... Ces réglementations posent un cadre structurant **pour le transport de marchandises**, et la mobilité en général, dans l'agglomération lyonnaise. Cependant, leur efficacité dépend de nombreux paramètres comme par exemple la **cohérence de l'ensemble des réglementations** dans la Métropole ou encore les **modalités de leur contrôle**.

3.3.1 Décarboner les livraisons

La Métropole de Lyon a été un des territoires précurseurs dans la transition écologique des véhicules de transport de marchandises. En effet, introduite dans son Plan Oxygène de 2016, la ZFE de la Métropole de Lyon est en vigueur depuis 2020, et son calendrier prévoit une évolution vers l'interdiction de circulation des véhicules détenteurs de la vignette Crit'Air 2, soit tous les véhicules diesel (en 2028). Cette réglementation concernera tous les véhicules y compris les véhicules utilitaires légers et les poids lourds. A ce titre, la ZFE se positionne comme un **catalyseur fort de la transition énergétique**. Mais, le déploiement d'une ZFE ambitieuse ne peut s'effectuer sans le déploiement d'un réseau de recharges, condition essentielle à la décarbonation de la mobilité routière.

Il s'agit donc, pour la Métropole de Lyon, de se doter d'un **Schéma Directeur des Mobilités Marchandises Décarbonées**, capable de :

- Décrire les **besoins en avitaillement** à moyen et long terme sur le territoire métropolitain du transport de marchandises ;
- Proposer un **maillage en stations** capable de répondre à ces besoins ;
- Poser **certains principes**, y compris réglementaires, sur le déploiement de ces solutions.

Ce travail sera mené en tenant compte du Schéma Directeur des Énergies (SDE) de la Métropole ainsi que du Schéma Directeur des Installations de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) en traitant spécifiquement des enjeux du transport des marchandises et des besoins inhérents à cette fonction.

3.3.2 Harmoniser les règlements liés à la livraison à l'échelle de la Métropole de Lyon

Les réglementations sur le transport de marchandises sont très hétérogènes à l'échelle de la Métropole de Lyon. Pour la circulation des véhicules de transport de marchandises, les arrêtés municipaux portent essentiellement sur le tonnage. Une analyse des arrêtés il y plusieurs années a recensé **15 seuils de tonnage différents**. La multiplicité des seuils sur les communes de la Métropole de Lyon pose la question sous-jacente de la **compréhension des réglementations** par les chauffeurs-livreurs. Le manque de lisibilité entraîne, *de facto*, une incompréhension. De plus, il peut donner aux acteurs du transport de marchandises un argument de justification du non-respect de la réglementation.

Concernant la régulation de l'utilisation des aires de livraison (qui relèvent du pouvoir de police de stationnement détenu par les communes), seules les villes de Lyon, Villeurbanne et Neuville-sur-Saône imposent l'utilisation d'un disque de livraison. Ce dernier donne le droit à un **maximum de 30 minutes d'arrêt** pour le chargement / déchargement de marchandises pour les professionnels (livreurs et commerçants).

Il n'existe pas à l'heure actuelle un recensement des réglementations en vigueur sur la circulation ou le stationnement des véhicules de marchandises qui permettrait de mieux informer sur l'existence de ces réglementations et mieux appréhender leur harmonisation éventuelle.

Aussi, pour créer un environnement favorable à l'exercice d'une logistique urbaine durable, la Métropole de Lyon agira en lien avec les communes en vue de :

- L'adoption de **règlementations harmonisées** à l'échelle de la Métropole de Lyon : mise en cohérence des règles d'utilisation des voiries relatives aux **gabarits**, aux tonnages, aux **vitesses** et aux **horaires** autorisés pour la livraison de marchandises ;
- La définition **d'axes et/ou de corridors permettant aux poids lourds** d'acheminer les flux entrants de manière massifiée vers les portes d'entrée d'agglomération, les plateformes de distribution et les équipements intermodaux ;
- **L'adaptation de la réglementation** en faveur de la **cyclo-logistique** : voies réservées, itinéraires dédiés, aires de livraison et de stationnement.

- **L'intégration de critères environnementaux aux réglementations** en vigueur en parallèle de ce que propose la ZFE, et notamment pour les communes sur lesquelles celle-ci ne s'applique pas. En effet, les règles de circulation et/ou de stationnement peuvent être assorties de conditions environnementales, sur l'énergie du véhicule par exemple, ou bien sur sa vignette Crit'Air. En effet, la définition nationale des certificats qualité de l'air n'est pas exclusivement dédiée à la mise en application des ZFE, mais à toute réglementation qui voudrait introduire une discrimination environnementale. Pour autant, la juxtaposition de différents dispositifs réglementaires appuyée sur la même classification est susceptible de poser des questions de lisibilité. La piste à explorer qui semble la plus cohérente avec la ZFE serait d'imaginer des **discriminations positives** pour les véhicules porteurs des CQA (certificat qualité de l'air, ou vignette Crit'Air) les plus vertueux : horaires d'accès étendus à certaines zones piétonnes, tarifs préférentiels de stationnement comme cela existe pour les voitures particulières, autorisations d'occupation temporaire du domaine public, modulations de tarifs d'accès à certaines infrastructures.

La mise en place d'un canevas réglementaire sur la circulation et le stationnement des véhicules de transport de marchandises, permettra à la fois de créer un **cadre cohérent et lisible** sur les principes qui guident l'action publique, tout en laissant aux communes la pleine liberté de mobiliser leurs pouvoirs de police de stationnement au service de la mise en œuvre de leurs politiques locales. Sur la base d'un tel canevas, des principes et orientations qui le composeront, il conviendra de s'assurer du dialogue permanent avec les communes pour que les réglementations soient appliquées et contrôlées de façon cohérente sur le territoire.

3.3.3 Intégrer les besoins logistiques dans les programmes immobiliers

La préservation des zones d'accueil pour la logistique passe également par la **prise en compte de la dimension logistique dans les projets immobiliers**, et ce dès la phase de programmation. En effet, toute opération immobilière engendre des flux de marchandises et des flux de déchets qui ont des impacts sur la circulation, le stationnement, et peuvent générer des nuisances. Alors que les flux de la phase de construction sont délimités dans le temps et peuvent se gérer dans l'organisation du chantier, ceux de la phase de fonctionnement peuvent durablement perturber les espaces publics environnants s'ils ne sont pas anticipés. Or l'espace public n'est plus en mesure d'accueillir à lui seul l'ensemble des véhicules de transport de marchandises chargés de l'approvisionnement des activités économiques ou des particuliers. Les programmes immobiliers neufs ainsi que les changements de destination de tout ou partie d'un bâtiment existant doivent prévoir dès leur programmation **d'intégrer sur emprises privées leurs besoins**

logistiques : aires de manœuvre des camions venant livrer ou enlever des marchandises, quais ou sas de déchargement, liaisons verticales permettant le cas échéant d'alimenter les étages....

Le Plan Local d'urbanisme (PLU-h) est l'outil permettant d'imposer des normes aux projets de construction. Plus particulièrement le chapitre 5 sur le stationnement peut contenir des ratios relatifs aux espaces nécessaires à l'approvisionnement logistique du bâtiment et à l'évacuation de ses déchets.

La Métropole de Lyon pourra définir au sein de son PLU-h **des ratios logistiques** pour toutes constructions neuves et pour tout changement de destination d'un bâtiment nécessitant un permis de construire et selon la taille de l'opération, qui seront adaptés en fonction des sous-destinations des bâtiments (sous destinations logement, sous destinations à usage commercial ou de services, équipements collectifs et services publics, activités des secteurs secondaire ou tertiaire).

Cette prise en compte passe également par un **rôle d'accompagnement** et de conseil de la Métropole de Lyon au niveau de la programmation des projets urbains qu'elle pilote et dans les dialogues préalables avec les porteurs de projet pour que cette intégration soit effective et opérante.

3.3.4 Contrôler la réglementation

L'adoption d'un cadre qui organise, par diverses mesures réglementaires, les conditions de livraison des marchandises en ville (rues accessibles, vitesse, tonnage, gabarit des véhicules autorisés, horaires...) est un préalable essentiel mais insuffisant pour garantir l'adoption de pratiques vertueuses par tous les opérateurs. Leur responsabilisation est conditionnée par un **contrôle effectif de l'application des réglementations établies**.

La Métropole de Lyon et les communes disposent d'outils réglementaires et de contrôle qui sont définis au niveau de l'État puis applicables après traduction dans les textes (Code de la Route, Code Général des Collectivités Territoriales, Code de l'Environnement notamment). La Métropole et les communes qui le souhaitent seront **force de proposition pour travailler au côté de l'État et des communes** sur les règles, outils, évolution des moyens de contrôle mis à disposition auprès des collectivités.

A. MIEUX CONTRÔLER LA ZFE

Juridiquement, il existe aujourd'hui deux moyens de contrôler la ZFE : par des moyens humains vérifiant la présence et la conformité de la vignette Crit'Air, ou par lecture automatique de plaques, dans les conditions définies à l'article L2213-4-2 du CGCT, lequel stipule notamment que ce contrôle ne doit pas concerner plus de 15% du trafic, et que le nombre de caméras affectées au contrôle ne doit pas excéder 0,025 fois la longueur de la voirie publique, soit une caméra pour 40 km.

Selon les modalités de déploiement local de ces règles de contrôle, la Métropole, en lien avec les communes, sera force de proposition pour apporter des modifications aux règles précitées afin d'améliorer le contrôle du dispositif la ZFE mis en place et en garantir son succès.

B. INSTRUIRE LA DÉPÉNALISATION DU STATIONNEMENT APPLIQUÉE AUX AIRES DE LIVRAISON

La loi MAPTAM de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles (n° 2014-58 du 27 janvier 2014) a organisé la dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant, donnant aux collectivités la maîtrise du stationnement payant, de son organisation comme de la collecte de ses recettes (sous les formes créées pour cette occasion de la redevance de stationnement et du forfait de post stationnement), comme le décrit l'article L2333-87 du CGCT.

La mesure donne la possibilité aux collectivités de maîtriser les règles de stationnement, et de les intégrer de manière harmonieuse à leur politique de mobilité (comme l'indique d'ailleurs l'article du CGCT sus-cité).

À ce titre les Communes de la Métropole de Lyon qui le souhaitent pourront travailler sur la **transposition d'une telle mesure aux aires de livraison**, dont l'usage est aujourd'hui encadré par le Code de la Route, afin d'en donner la pleine maîtrise aux collectivités :

- Pour faire évoluer l'infraction d'usage illicite des aires de livraison (relevant aujourd'hui du stationnement gênant – article R417-10 du Code de la Route) vers l'équivalent d'un forfait post stationnement ;
- Pour ouvrir la voie à la mise en place d'une tarification d'usage : cela induit une révision significative du statut de l'aire de livraison, et même de l'opération de livraison elle-même. Celle-ci relève en effet de la notion d'arrêt (article R110-2 du CR) et non de stationnement, échappant de fait et par définition au cadre d'application de la redevance de stationnement.

Les questions d'organisation, qu'il s'agisse de l'harmonisation des réglementations locales et de leur contrôle est un champ essentiel pour contribuer à une mobilité logistique vertueuse. Mais elles ne sont opérantes que si elles sont connues par les acteurs de la logistique. Les arrêtés et documents cadres réglementaires sont des documents publics mais ils ne sont pas systématiquement accessibles facilement, rendant leur consultation et appropriation difficile par les acteurs. Il convient donc de faciliter la connaissance des réglementations locales du transport de marchandises auprès des acteurs économiques de la filière logistique.

3.4 Accompagner l'évolution de la demande des biens et des services pour mieux maîtriser ses impacts

La diversification de l'offre, tant sur le plan des biens et services que sur la manière de les livrer aux consommateurs, conjuguée à l'aspiration croissante de ces derniers à singulariser leurs achats et l'expérience qui les accompagne, induit une **multiplication des flux de marchandises en ville**. Ainsi, la capacité pour le territoire à aboutir à une logistique efficace et durable dépend en partie des modèles de consommation qui y coexistent.

La réduction et l'optimisation des flux logistiques est favorisée tant par la **réduction globale des volumes consommés** que par des **modèles de consommation spécifiques**. A travers les problématiques du champ logistique, la collectivité est en mesure de valoriser les habitudes de consommation qu'elle entend promouvoir. De même, les leviers identifiés dans cette orientation stratégique induisent des réflexions sur des **sujets connexes**, à l'image des formes de commerces et de la place de cette fonction dans la fabrique de la ville.

Des principes comme le **localisme** ou l'**économie circulaire**, à travers le réemploi, sont autant de fils directeurs pouvant guider l'action métropolitaine en matière d'**information** et de **sensibilisation** des Grands Lyonnais sur l'impact de leurs pratiques de consommation. Ces actions ne sauraient toutefois être menées sans une **connaissance approfondie**, qualitative et quantitative, des flux et pratiques de consommation à l'échelle du territoire, permettant de s'appuyer sur des éléments objectifs et tangibles.

La logistique est essentielle au sein de ces réflexions plus globales, en cela qu'elle intervient **à toutes les étapes du cycle de vie du produit**, et non seulement sur le maillon le plus visible, à savoir la livraison du dernier kilomètre.

3.4.1 Valoriser une coopération entre acteurs pour une efficacité économique, sociale et environnementale

Les professionnels de la logistique et de l'aménagement du territoire élaborent des solutions propres à leur domaine de compétence respectif. Cette réflexion « en silo » doit s'accompagner d'une véritable coopération globale entre les différentes parties prenantes : « aménageurs » et « logisticiens ». C'est un élément essentiel pour accompagner l'évolution de la demande et en maîtriser ses impacts.

La distribution de marchandises en ville est la partie visible du système logistique pour les acteurs urbains. Mais la filière de la logistique comprend une très grande variété d'acteurs composés des transporteurs et logisticiens, des opérateurs de flux en compte propre, de la filière de l'immobilier urbain logistique, des filières des véhicules et énergéticiens, des donneurs d'ordre.

La mise en œuvre d'une coopération entre ces différents acteurs, privés et publics, nécessite l'établissement d'un langage commun et de compromis assurant l'essor économique des uns tout en préservant l'intérêt général, l'objectif étant de transporter les marchandises de manière soutenable et efficace sur tout le territoire lyonnais, tout en assurant un équilibre durable au niveau socio-économique pour les acteurs et environnemental pour les citoyens.

La Métropole de Lyon confortera sa démarche d'une **instance collaborative appelée Instance Logistique autour de 3 axes** :

- **Inscrire la démarche logistique dans la durée** en fédérant les partenaires du territoire de la Métropole et des territoires voisins (secteur de production, secteurs de la logistique, pôle académique, collectivités locales, associations, représentant du monde économique...);
- **S'appuyer sur des comités techniques** thématiques et par grand projet d'aménagement du territoire composés de professionnels de la logistique pour co-construire et/ou expertiser différentes problématiques ;
- **Promouvoir des outils partagés** via des projets collaboratifs.

Il s'agira ainsi d'instaurer et de faire perdurer une instance collaborative logistique permettant une mise en réseau efficace des acteurs et une coordination des actions à l'échelle de l'aire métropolitaine.

3.4.2 Mettre en œuvre et consolider un observatoire du transport de marchandises et de la logistique

Dans sa proposition n°3, le rapport national pour une logistique urbaine durable²¹ remis au gouvernement en octobre 2021 positionne la structuration d'un **observatoire national de la logistique urbaine** comme un élément central au service d'une **meilleure planification des flux liés à la mobilité des biens et des services**.

La Métropole de Lyon, consciente des enjeux extrêmement structurants sur ce sujet de **connaissances et de partage de données**, souhaite en prendre l'initiative par la création d'outils de data visualisation et de plateformes de ressources ouvertes sur les données publiques, qui se concrétiserait par la mise en place d'un observatoire de la logistique à l'échelle de la Métropole de Lyon, à l'instar de la mobilité des personnes.

Si les données relatives au transport de personnes sont nombreuses et maîtrisées, le **transport de marchandises reste aujourd'hui encore le parent pauvre en matière de données**. Ainsi, la connaissance parcellaire des flux de marchandises qui concernent la Métropole de Lyon (en termes de quantité, type de marchandises, origine-destination de celles-ci, modes de transport...) rend plus difficile leur intégration dans une planification des déplacements intégrant notamment des réflexions de report modal ou de mutualisation de certains d'entre eux.

La **maîtrise de datas relatives au transport de marchandises** (flux, véhicules, foncier, réglementation) doit permettre de mesurer l'évolution du marché en lien avec les politiques publiques menées en la matière. Plus spécifiquement, l'Observatoire de la logistique métropolitaine consistera à mettre en œuvre **plusieurs outils permettant de suivre dans le temps des indicateurs de référence** (demande placée et non placée, nombre de véhicules, foncier logistique, arrêtés réglementaires...) pour le transport de marchandises. La Métropole de Lyon prendra la mesure des moyens à consacrer à ce travail de collecte et d'analyse de données en construisant des partenariats avec divers acteurs et opérateurs de données.

²¹ <https://www.francelogistique.fr/2021/10/21/remise-au-gouvernement-du-rapport-logistique-urbaine-durable/>

3.4.3 Sensibiliser, informer sur l'impact environnemental des choix de distribution et de consommation

Il s'agit ici d'accompagner le changement de pratiques en **matière de mobilité mais également de consommation** (et donc d'impact logistique associé). Le succès d'une telle politique repose notamment sur la valorisation de modes de consommation aux incidences moins négatives en matière de mobilité des marchandises et la manière dont ces nouvelles pratiques sont intégrées au quotidien des grands Lyonnais.

Au titre de la consommation, il s'agit de **valoriser les circuits courts et le vrac** (dans une logique de zéro déchet) pour l'alimentation ou le recours privilégié au **réemploi** pour une partie des achats matériels des habitants de la Métropole de Lyon. La logistique jouera ici un rôle majeur car il s'agira de travailler à une modification en profondeur des flux logistiques afin de parvenir à la **mise en œuvre d'une économie circulaire efficace, performante et à même de s'inscrire dans un modèle économique pérenne**. L'existence sur le marché d'une logistique performante à même de rendre les produits issus de l'agriculture locale aussi accessibles (et sans surcoûts liés à la logistique) que des produits plus « classiques » (typés grande distribution) permettra de faciliter le changement de pratiques des grands Lyonnais.

L'évolution des pratiques de consommation avec notamment un recours aujourd'hui généralisé et en progression constante²² au e-commerce fait du **consommateur un acteur désormais incontournable de la chaîne logistique**. En une quinzaine d'années, la logistique BtoC est passée d'une chaîne logistique type constituée de « flux poussés » à des flux tirés définis par une livraison toujours plus rapide et à moindre coût.

L'accompagnement métropolitain portera également sur la professionnalisation de la logistique des circuits courts alimentaires par la montée en compétence des différents acteurs (logisticiens, restaurateurs, producteurs, commerçants, ...). La Métropole et les communes jouent un rôle clé pour **stimuler et accompagner les dynamiques de circuits courts** sur leur territoire par des formes diverses dans l'ensemble de leurs champs d'actions : aide à la création de jardins ouvriers et familiaux, introduction de produits bio et/ou locaux en restauration collective...

²² Au 1^{er} trimestre 2022, le e-commerce (produits et services) a enregistré une croissance de +11.8% par rapport au 1^{er} trimestre 2021 (Source : Fevad). Voir aussi la dernière enquête consommation de la CCI sur la région lyonnaise.

A. SENSIBILISER LE CONSOMMATEUR

Le consommateur n'a qu'une **vision partielle de l'impact de sa pratique d'achat** sur la logistique urbaine au sens large. Derrière le colis livré en moins de 24h presque « gratuitement », le destinataire final n'appréhende pas la complexité de la chaîne logistique et ses impacts afférents (réalité opérationnelle des livraisons instantanées, cheminement des marchandises de leur fabrication à leur distribution, acteurs impliqués et leurs conditions de travail, etc.).

Il s'agit donc de **sensibiliser le consommateur afin de le faire évoluer vers des pratiques plus vertueuses sur le plan économique, social et environnemental**. Les outils mobilisables pour ce faire seront, par exemple, des **campagnes d'information grand public** ou encore la mise en place de **défis sur le modèle « Familles à énergie positive »** version logistique.

B. RENDRE VISIBLE LES COÛTS RÉELS DE LA LOGISTIQUE AUPRÈS DES CONSOMMATEURS

La Métropole de Lyon, en lien avec les autres métropoles françaises et l'État, s'impliquera dans la définition de nouvelles règles d'information des consommateurs permettant de rendre compte de l'impact logistique de leur choix de consommation. Notamment l'information sur les coûts économiques et environnementaux du commerce numérique et de la livraison à domicile semble importante pour sensibiliser le consommateur. La logistique des retours que ces pratiques induisent devra également être prise en compte dans cette information. A court terme, la Métropole de Lyon pourra lancer une expérimentation en la matière auprès de consommateurs volontaires.

C. ENCOURAGER LES FLUX RETOURS OPTIMISÉS

Si les chaînes logistiques de distribution ont réussi à atteindre des niveaux d'optimisation relativement satisfaisants, la logistique des retours génère des flux sur lesquels de forts leviers d'optimisation existent. La Métropole de Lyon accompagnera notamment des initiatives permettant la mutualisation de collectes de déchets valorisables tels que, par exemple, les déchets de carton ou les biodéchets issus de la restauration hors domicile.

3.4.4 Soutenir la professionnalisation des métiers du dernier kilomètre

Alors que la crise sanitaire a révélé aux yeux de tous à quel point le transport et la logistique étaient indispensables au fonctionnement de notre économie marchande et non marchande, les pouvoirs publics ont tardé à mettre en place des mesures adaptées pour les ressources humaines qui font que cette logistique est possible au quotidien (livreurs, chauffeurs poids lourds, caristes, manutentionnaires, préparateurs de commande...). Ce phénomène est révélateur du manque de considération portée à ces métiers. Aujourd'hui les tensions sur les recrutements sont à nouveau prégnantes dans tous les secteurs de la logistique, le métier de chauffeur livreur urbain également. Ce problème renvoie en partie aux conditions de travail et à la qualité de vie au travail.

En parallèle, les activités de livraison des derniers kilomètres ont connu un bouleversement ces dernières années avec l'avènement du e-commerce et des livraisons de repas à domicile. La statistique sur la création d'entreprises est révélatrice de cette tendance. Alors que l'on comptabilisait en France quelques centaines d'entreprises créées dans l'activité « autres activités de poste et de courrier » (soit la distribution urbaine de colis et repas) au début des années 2010, il s'en crée dorénavant environ 100 000 par an. Dans le Rhône, cette activité représentait 25 créations d'entreprises en 2014 et 4 847 en 2021. Ces créations sont quasi-exclusivement le fait de personnes physiques, soit d'entrepreneurs exerçant seul leur activité.

A. ACCOMPAGNER L'INNOVATION DANS LA FILIÈRE LOGISTIQUE

Sur le territoire métropolitain, des pôles de compétitivité accompagnent la structuration des filières économiques et soutiennent le développement de pratiques innovantes, notamment sur le volet logistique. Il s'agit au travers de ces pôles de compétitivité d'accompagner les mutations des systèmes de transport afin de répondre aux enjeux de santé publique et de transition écologique et numérique, mais aussi de contribuer au développement économique des territoires, de renforcer la robustesse, la performance et la compétitivité de l'écosystème des mobilités. Le soutien à l'innovation de la filière logistique se réalise au travers d'**animation collective**, d'**élaboration de nouvelles solutions de mobilité décarbonée**, d'**expérimentations de ces solutions** et de leur **évaluation** en situation réelle. Il s'agira pour la Métropole de Lyon de **poursuivre son accompagnement des pôles de compétitivité** soutenant les innovations dans la filière logistique.

B. SOUTENIR LES ACTEURS VERTUEUX DANS LES PRATIQUES D'ACHATS PUBLICS

La Métropole, mais également les communes et de manière plus générale l'ensemble des acteurs de la sphère publique, engendrent la circulation de nombreux véhicules (de transport de marchandises ou non)

à travers les **marchés passés avec des prestataires privés**. Or, le Code des Marchés Publics prévoit que les collectivités et services de l'État intègrent des critères de jugement des offres qu'ils reçoivent lorsqu'ils passent des marchés pour des fournitures de services ou de biens (cf Article R2152-7 du CMP).

Certains de ces critères sont incontournables (prix, qualité, délais), mais les acheteurs publics ont une **relative liberté de définition de ces critères**, dans la limite des principes constitutionnels, dont la non-discrimination et la libre circulation des personnes. Dans le respect de ces principes, la Métropole peut envisager **d'encourager la transition écologique**, soit directement en imposant des énergies sur la mobilité (ou en interdisant le Diesel), soit par l'usage de critères environnementaux avec de fortes pondérations pour le jugement des offres. Cette orientation peut par ailleurs être déclinée de diverses manières : la transition écologique peut ainsi faire l'objet d'une ou plusieurs variantes, ou ne porter que sur une partie de la mobilité impliquée par le marché.

Une telle mesure cible par construction des entreprises qui répondent à des marchés publics, par exemple des **entreprises de travaux publics**, des entreprises de **propreté et de collecte des ordures** (OM, collecte sélective) ou des **entreprises de fournitures**. Néanmoins, pour que la mesure soit pertinente (et pour éviter le risque de marchés infructueux), il convient d'étudier avec soin au préalable la faisabilité de la transition ainsi demandée aux opérateurs (existence des matériels roulants, solutions d'avitaillement, solutions de report modal), et d'anticiper les répercussions éventuelles que ceux-ci intégreront à leurs propositions tarifaires.

La Métropole a mis en œuvre cette orientation dans son dernier renouvellement des 4 lots du marché de collecte des ordures ménagères, entrés en vigueur en 2017 : les cahiers des charges demandaient que la collecte soit réalisée en partie avec des véhicules GNV. Il est intéressant de constater que certains répondants ont pris l'initiative d'être plus ambitieux que ce qu'exigeait le cahier des charges en proposant une collecte 100% GNV : la Métropole a pu ainsi bénéficier d'un **effet de levier** avec une concrétisation de la transition allant au-delà de sa demande initiale.

Dans le prolongement de l'orientation stratégique en faveur de la transition écologique, **les marchés publics sont un levier** pour soutenir les acteurs vertueux sur le **volet social**. La Métropole de Lyon aura à cœur dans ses marchés d'instaurer des critères sur la nature des contrats de travail des salariés des entreprises avec qui elle contractualise, sur les limites au recours à la sous-traitance ainsi que sur la part d'emplois en réinsertion. Les structures d'insertion par l'activité transport et logistique pourront être privilégiées dans ce cadre.

En outre, **la Métropole de Lyon adoptera**, pour les flux qu'elle génère pour ses besoins de fonctionnement (fournitures, équipements, petits matériels...), **un principe de consommation raisonnée** ayant une

empreinte logistique la plus faible qui soit. Elle s'appuiera, autant que faire se peut, sur un principe de commandes publiques mutualisées de ses fournitures pouvant donner lieu à une centralisation de sa logistique auprès d'un ou plusieurs magasins généraux et le recours à des modes de transport décarbonés pour la distribution aval.

C. VALORISER LES MÉTIERS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT

Comme évoqué précédemment, la crise sanitaire a mis en lumière des métiers en général peu considérés. Pourtant les possibilités d'évolution sont nombreuses dans les métiers de la logistique et l'activité offre des possibilités de retour au travail et d'insertion professionnelle. La Métropole de Lyon peut s'impliquer à plusieurs niveaux dans cette valorisation :

- En identifiant le transport et la logistique comme une filière prioritaire ;
- En valorisant les métiers de la logistique au côté des acteurs de la filière ;
- En concourant à la visibilité et l'attractivité des formations universitaires et professionnelles identifiées sur le territoire ou à proximité, et en favorisant la rencontre entre étudiants et acteurs du secteur ;
- En prenant en compte les spécificités de la mobilité des salariés pour se rendre sur leurs lieux de travail, situés dans des zones peu desservies en transport en commun. La desserte de ces zones par le réseau de transport public ainsi que par des voies cyclables dédiées et sécurisées sera promue.

D. PROMOUVOIR LES TRANSPORTS VERTUEUX

Des **systèmes de labellisation** identifiant les transporteurs/livreurs respectueux de l'environnement et des règles sociales sont un des outils à privilégier. En effet, une entreprise qui œuvre pour l'environnement, la sécurité de ses salariés (sécurité sociale et sécurité technique) et de ses sous-traitants, la recherche d'une livraison plus durable, la lutte contre le bruit... doit être valorisée. Il s'agira donc pour la Métropole de Lyon de mettre en place un process qui permette la « connaissance » de ces entreprises vertueuses, qui pourront alors bénéficier d'avantages sur leurs livraisons, comme l'extension des heures de livraisons autorisées ou l'usage d'aires de chargement ou déchargement dédiées, ou encore l'accès à des indicateurs comparatifs leur permettant de situer leur propre activité (en termes d'accidents, d'amendes pour infractions).

Également, la Métropole étudiera la **possibilité d'investir directement dans des entreprises de services logistiques** dans le cadre d'une mission identifiée d'intérêt général. Cela vaut pour des entreprises de distribution routière de marchandises mais potentiellement d'autres entreprises de services mettant en œuvre une offre alternative à la route. Le but recherché par la Métropole est de promouvoir, par ses investissements ciblés, des modèles de distribution collaboratifs et des partenariats intra ou inter-filières.

3.4.5 Accompagner les entreprises dans la réduction de leurs impacts environnementaux

Les activités logistiques doivent accélérer leurs réductions d'impacts environnementaux sur 2 axes : leurs bâtis et leurs véhicules. En effet, au-delà du seul transport, une partie de l'impact environnemental (dont les émissions de CO₂) du secteur de la logistique est liée au bâti. En effet, le projet européen GILA a montré que la majorité des émissions de GES de l'immobilier logistique provient de l'énergie utilisée pour l'électricité (contrôle des températures, éclairage, matériel de manutention) et le chauffage (90%), ainsi que des fuites de réfrigérants et frigorigènes (4%). **La Métropole consacrera une partie de son action en faveur de l'accompagnement des acteurs pour la transition énergétique de leurs bâtiments logistiques**, à travers les pistes de travail suivantes :

- **Encourager et aider éventuellement l'installation de dispositifs de production ou d'économie d'énergie sur les bâtiments logistiques** : panneaux photovoltaïques ou solaires en toiture, isolation thermique. Sur ces bâtiments, l'installation de bornes de recharge électriques au droit des portes à quai peut également constituer une action à soutenir ;
- Mettre en place des **règles d'efficacité énergétique aux nouvelles constructions** lorsque la Métropole est impliquée à l'une des étapes du processus de construction.

Concernant les véhicules, afin de contribuer efficacement à l'atteinte des différents objectifs territoriaux fixés dans le PCAET (Le PCAET de la Métropole de Lyon fixe une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2030 de 43% par rapport aux émissions de 2000) la Métropole de Lyon se doit d'accompagner la transition environnementale des acteurs de la logistique :

- En soutenant le **renouvellement et le remplacement des véhicules thermiques** vers des véhicules à plus faible impact (transport massifié bas carbone, véhicules électriques et véhicules modes actifs) ;
- En mobilisant **les donneurs d'ordre** pour qu'ils soutiennent leurs sous-traitants logistiques et transport dans leurs investissements, qu'ils contribuent à lisser les surcoûts d'exploitation, et à réorganiser les chaînes logistiques.

4 CONCLUSION

La logistique est une activité vitale pour l’approvisionnement quotidien de nos villes, des entreprises et des habitants. Tous les types de marchandises y entrent et y circulent, du petit colis aux équipements lourds, des denrées alimentaires aux équipements de santé... En retour, les déchets doivent aussi être évacués et en sortir. C’est un mouvement permanent au service du bon fonctionnement de la ville. La logistique est aussi un vecteur d’emplois important et un secteur d’activité composé de multiples acteurs économiques, des logisticiens nationaux aux transporteurs locaux, des donneurs d’ordre aux clients à livrer, qui doivent tous intégrer l’évolution de la filière et s’adapter à ses enjeux. Le transport de marchandises est donc à la croisée des logiques de développement urbain, de développement économique mais ne doit pas mettre à mal la qualité de vie des habitants et la préservation de l’environnement. Il est ainsi nécessaire de réinsérer la logistique urbaine au cœur des villes pour construire un système performant, durable et résilient, levier indispensable d’une qualité de vie pour tous les usagers du territoire. Il s’agit donc de :

- **Garantir un approvisionnement performant des établissements et des ménages**, en réduisant au minimum les nuisances générées et les conflits d’usage ;
- **Soutenir le développement d’un système logistique multimodal performant** sur les plans environnementaux et sociaux qui permettra de renforcer l’attractivité du territoire, pour les habitant-e-s comme pour les entreprises ;
- **Permettre aux filières émergentes (transport fluvial, cyclo-logistique) de trouver et de stabiliser leurs modèles économiques** dans un secteur très concurrentiel à faibles marges ;
- **Accompagner les acteurs économiques dans la prise en compte des enjeux logistiques** de leurs activités (restaurateurs, commerçants, BTP, artisans...) afin d’en réduire les impacts (massification, optimisation, détente des flux) ;
- **Intégrer la logistique dans la planification urbaine et l’aménagement ;**
- **Harmoniser et simplifier les réglementations** relatives à la circulation et au stationnement des véhicules de livraison ;
- **Accompagner les changements de comportements** par une mise à disposition de la connaissance et une sensibilisation aux questions logistiques.

Levier de la transition écologique et sociale, atout de la souveraineté des territoires et brique essentielle de la fabrique de la ville, la logistique urbaine doit à l’avenir être intégrée de manière systématique dans les réflexions et projets d’aménagement du territoire en faveur de pratiques responsables et vertueuses.