



Logistique urbaine & qualité de l'air

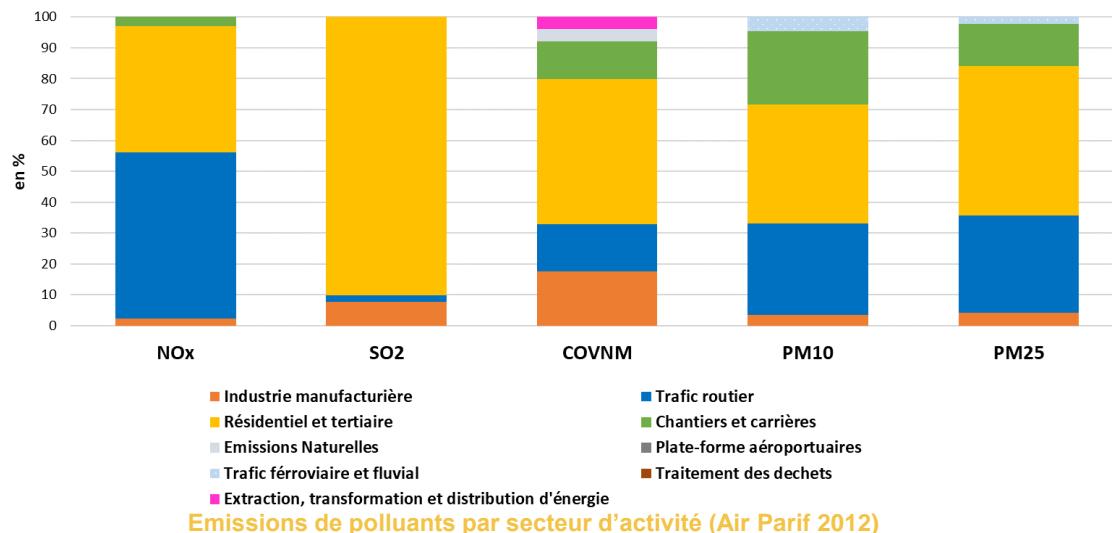
Présentation générale du projet de Vallée Sud – Grand Paris

Atelier Teddif - 16 avril 2021

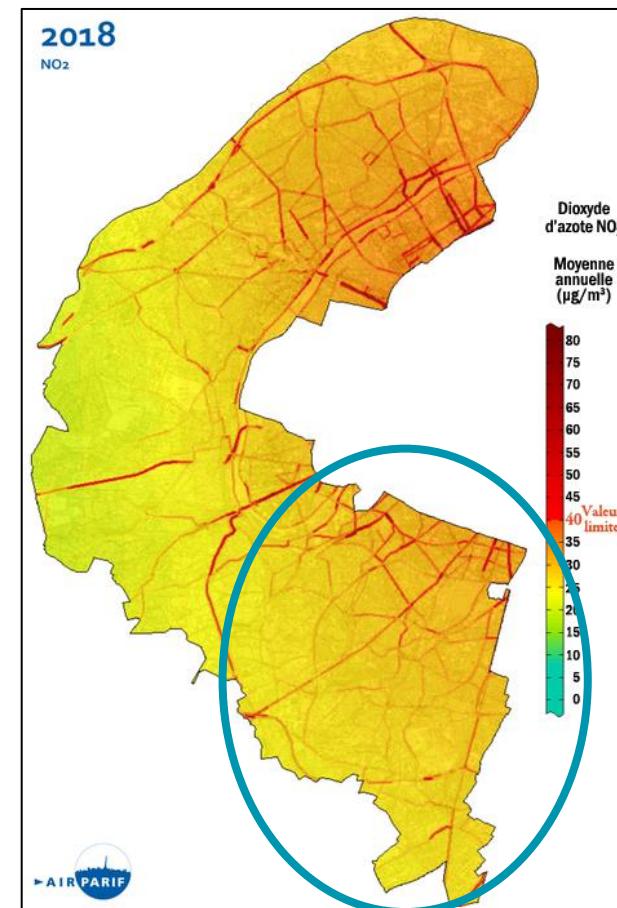


La problématique de la qualité de l'air sur le territoire de Vallée Sud – Grand Paris

- Un Territoire en zone dense d'Ile-de-France, dans le périmètre de la Zone à Faibles Emissions de la métropole parisienne.
- Sujet régulièrement à des dépassements des valeurs limites des polluants atmosphériques, en premier le NO₂.
- Une contribution majeure du secteur du transport routier à ces problématiques de qualité de l'air:

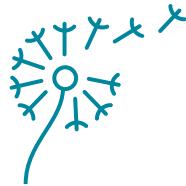


- Une démarche d'élaboration du Plan Climat Air Energie Territorial en cours, qui vise notamment la reconquête de la qualité de l'air du territoire



La reconquête de la qualité de l'air dans le PCAET de Vallée Sud – Grand Paris

Des objectifs à court et moyen termes



Ramener les **concentrations** de NOx et PM10 à des niveaux conformes aux valeurs limites réglementaires d'ici 2024 et pour tous les polluants d'ici 2030



Réduire les **émissions sectorielles** de polluants atmosphériques en cohérence avec les objectifs du plan de protection de l'atmosphère francilien (objectifs biennaux, jusqu'en 2030)

La reconquête de la qualité de l'air dans le PCAET de Vallée Sud – Grand Paris

1

Diminuer les émissions des transports de personnes



- Développement de la pratique du vélo, de la marche à pied et des transports en commun
- Développer de l'hydrogène et de l'électrique

2

Diminuer les émissions des transports de marchandises



- Installer une centre de logistique urbaine sur le territoire

Réduire les émissions et l'exposition des habitants

3

Rénover les bâtiments et développer les modes de chauffage à faible émissions



- Remplacer les modes de chauffage polluants lors des rénovations globales

Les enjeux de la logistique urbaine pour Vallée Sud – Grand Paris



Réduire la pollution et les nuisances

- Qualité de l'air,
- Nuisances sonores,
- Emissions GES,
- Congestion automobile, ...

Renforcer l'attractivité des centres-villes et préserver le cadre de vie

- Maintien de commerces de proximité et dynamique de centres-villes
- Centres-villes piétons, aménagements des voiries et espaces publics...

Encourager le développement économique du territoire

- Commerce de proximités, circuits courts et traçabilité,
- Amélioration du service client (rapidité, accessibilité...)
- Entreprenariat et services innovants de logistique (transport, plateformes numériques ...)



- Une thématique transversale pour le Territoire, en lien avec de nombreuses compétences :
 - PCAET
 - Développement économique
 - Aménagement
 - PLUi
 - Transports
 - Voirie
- Une convention de partenariat signée avec La Poste sur la logistique urbaine en 2018

3 cabinets associés, spécialistes des sujets logistiques

Une mission en **3 phases / 6 mois**

Enjeu de la mission : **comprendre le territoire**, pointer les **enjeux majeurs que représente la logistique urbaine**, définir un **plan d'actions** pour y répondre

Le présent document fait état des travaux de l'étape 1.1 « Diagnostic à l'échelle du territoire et de son inscription dans le contexte francilien »

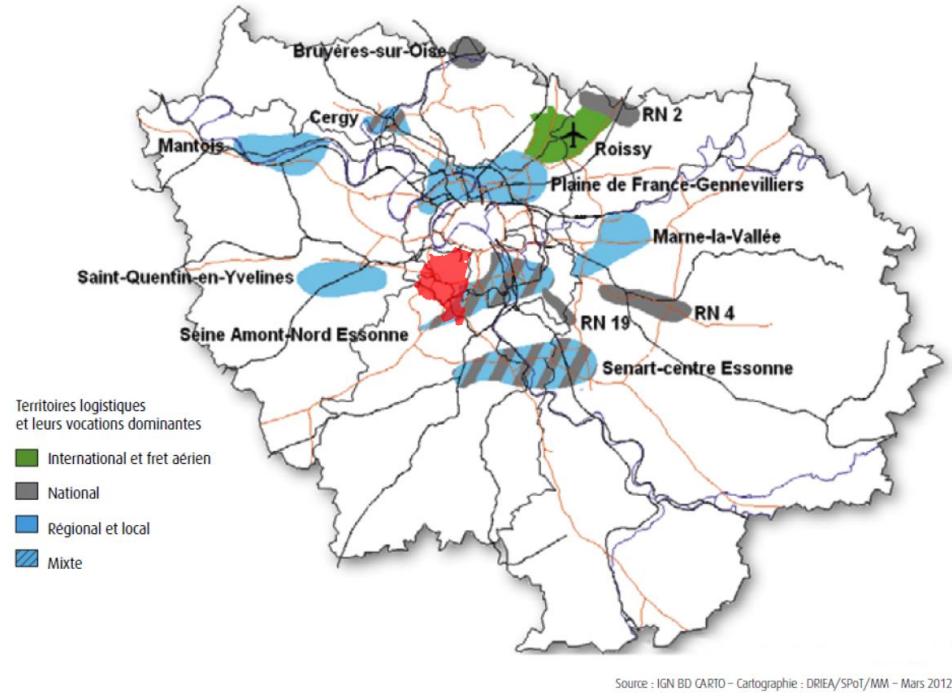


La logistique urbaine : de quoi parle-t-on en 2020 ?

Des tendances lourdes qui sont autant de défis pour les acteurs de la distribution urbaine



Principaux territoires logistiques d'Ile-de-France

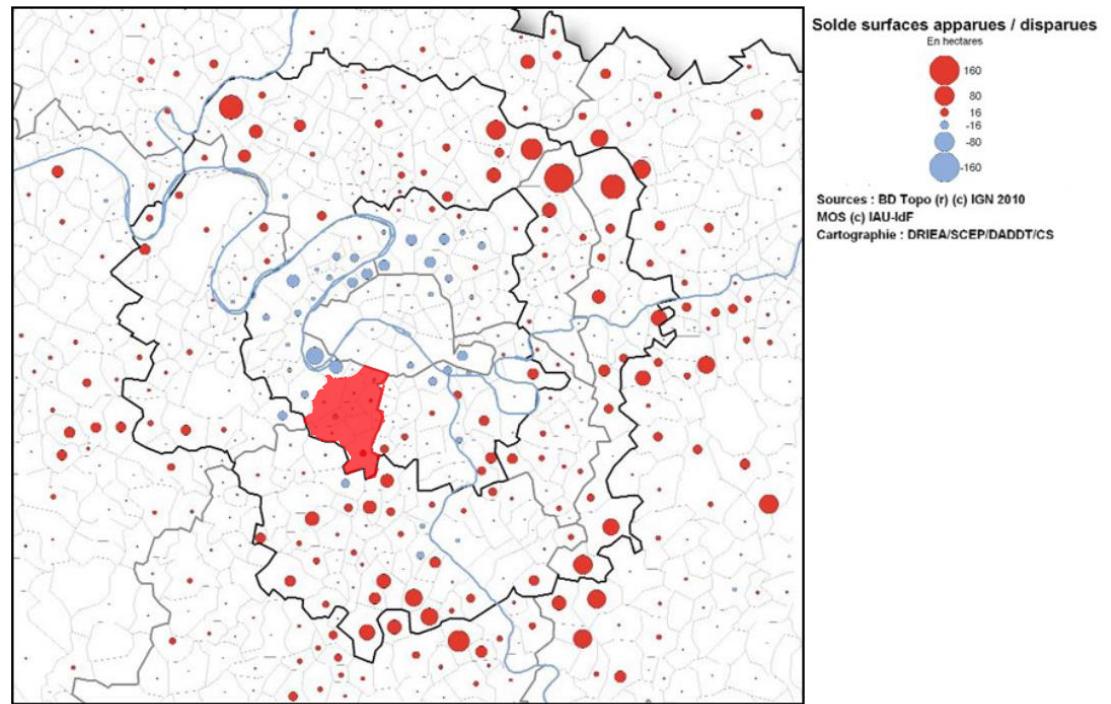


➤ Une problématique de raréfaction et éloignement des surfaces logistiques

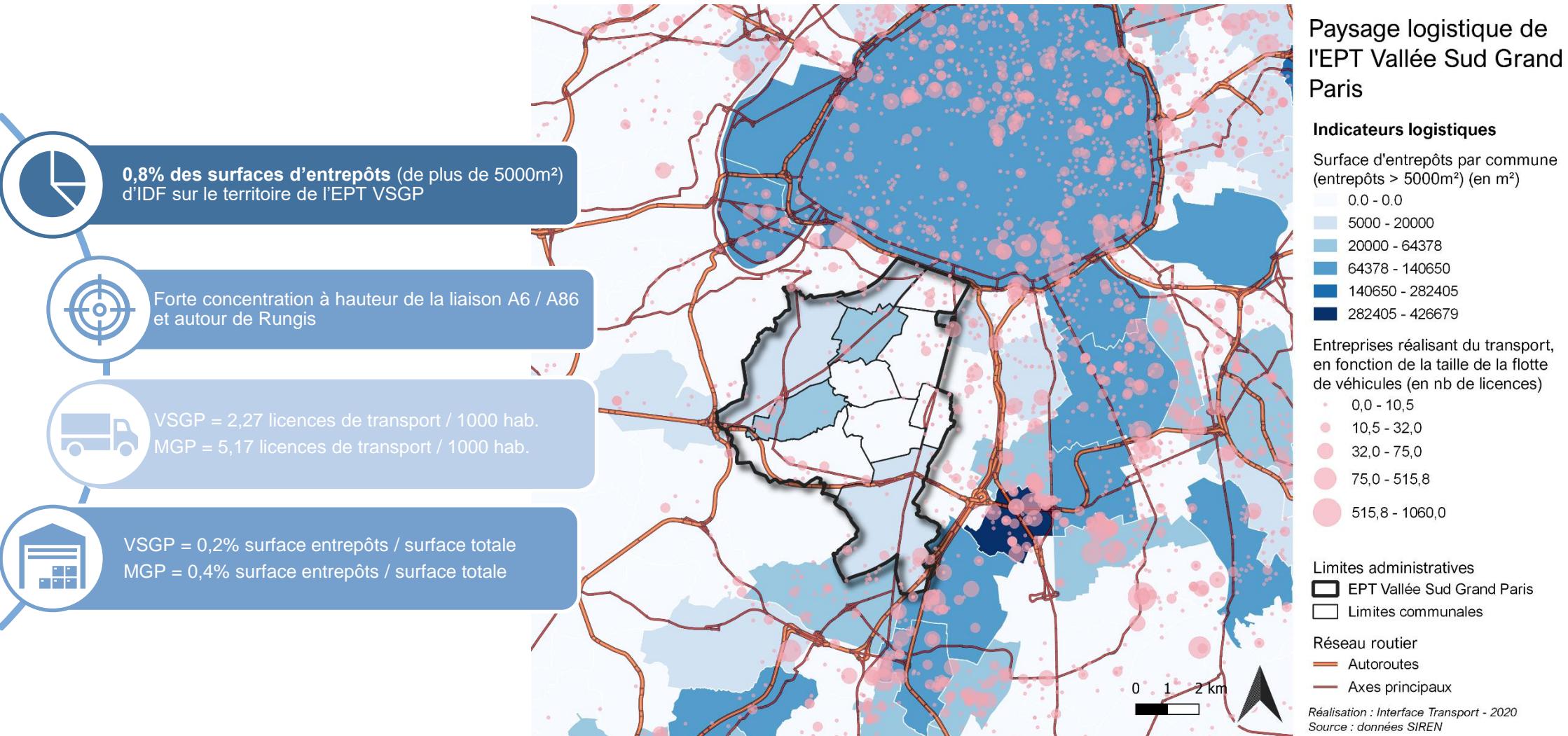
Quelques secteurs avec un fort marqueur logistique

- VSGP en bordure de l' « arc » logistique francilien
- Un territoire au cœur de plusieurs infrastructures structurantes, mais pas de desserte directe

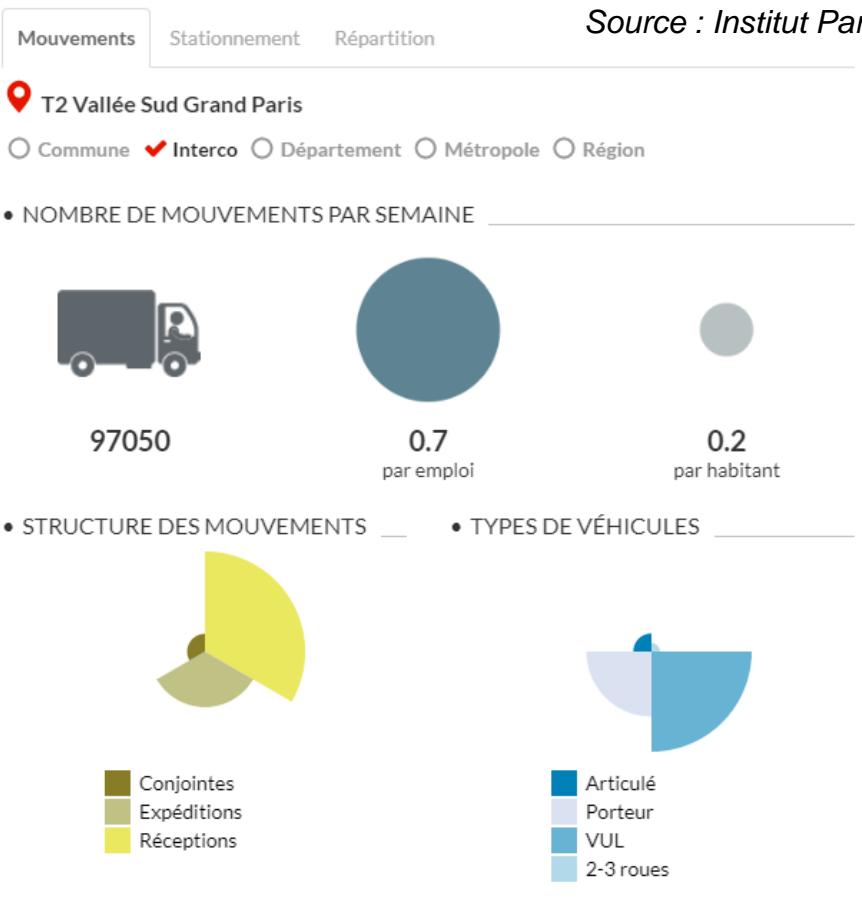
Surfaces apparues / disparues en Île-de-France



Implantations logistiques sur le territoire



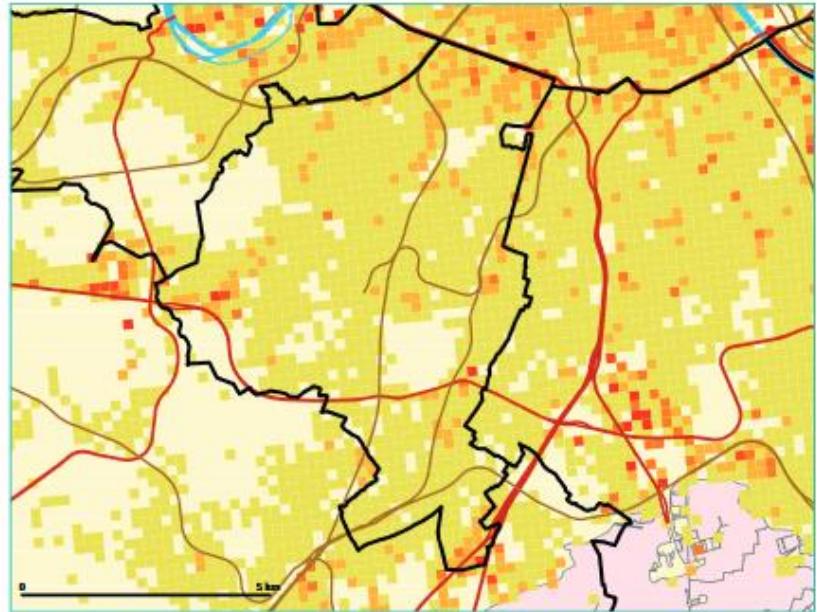
LES LIVRAISONS DE MARCHANDISES



- Exemples autres territoires :
- GPSO : 127 000 mvts / sem
 - Paris XIV : 43 000 mvts / sem
 - GOSB : 282 000 mvts / sem

Opérations logistiques sur le territoire

EPT 2 : VALLÉE SUD GRAND PARIS



Une plus forte activité de logistique au nord (proximité de Paris, nombreuses entreprises, zone de Plessis-Robinson)

Une relative homogénéité sur le reste du territoire

- Des zones « blanches » (parc de Seaux, forêt de Clamart)
- Quelques centralités qui ressortent

Les impacts environnementaux de la logistique urbaine

Émissions de GES

- Contribution forte du transport
- Action des opérateurs par la maîtrise des consommations
- Forte évolution à attendre des propositions du marché en lien avec de nouvelles règles de taxation

Émissions de polluants locaux

- Nuisance locale, contribution majeure du transport sur certains composés (NO_x)
- Normes Euro / CQA rendent compte des niveaux de pollution, les ZFE comme levier réglementaire
- La transition énergétique, un gisement de progrès

Consommations énergétiques

- Un monde du transport dominé par le mode routier, et par le Diesel
- Des pistes de substitution pour s'affranchir de la dépendance pétrolière

Nuisances sonores

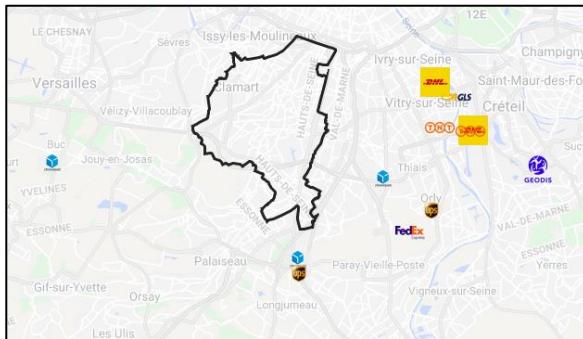
- Le transport routier contributeur majeur aux nuisances sonores, en bordures d'axes routiers plus particulièrement
- Un cadre réglementaire peu contraint, mais des initiatives de certains opérateurs pour amoindrir cette nuisance

La nature du fret, des établissements, de l'environnement, des pratiques de consommation, sont **autant de facteurs qui ont une incidence sur les organisations logistiques**

Un même territoire, une même commune, une même rue, voient **des véhicules de livraison qui s'inscrivent dans des schémas logistiques radicalement différents**

- 10 filières décrites dans le cadre du diagnostic

Pour beaucoup d'entre elles, les filières transport ont une organisation régionale ou nationale : **la desserte de VSGP obéit à des déterminants franciliens**



Les réseaux de messagerie express qui desservent VSGP



Vallée Sud Grand Paris et la logistique

- Un territoire **sous-doté voire dépourvu** d'infrastructures et zones logistiques
- L'activité économique et les résidents génèrent des flux : le fonctionnement **logistique et donc économique du territoire est dépendant** d'organisations logistiques structurées à **l'échelle de la Région**
- Une large domination du **mode de transport routier** qui agit sur le territoire en **desserte finale**
- Une **proximité immédiate de plusieurs pôles logistiques majeurs**, à l'est de l'EPT (Rungis, Orly)

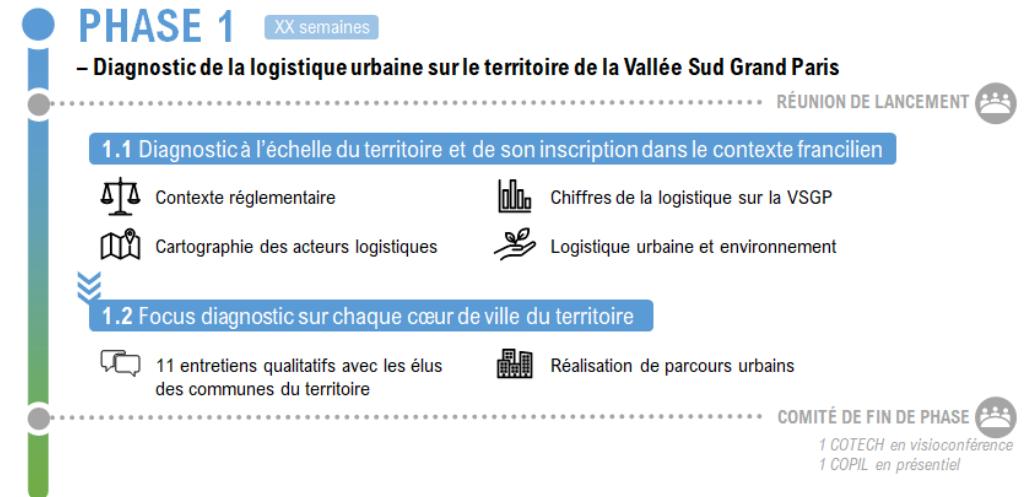
Quels enjeux à traiter le sujet logistique ?

- Près de 100 000 livraisons ou expéditions par semaine, une tendance installée à l'augmentation des flux : enjeu de **travailler sur le sujet logistique pour ne pas le subir**
- Particules, oxydes d'azote, mais aussi impact GES, bruit, consommation d'espace : enjeu de **travailler avec le monde professionnel à la maîtrise des impacts environnementaux**
- Compétences réglementaires et nouvelles formes de contribution à l'innovation en logistique : enjeu d'identifier les **actions les plus pertinentes** et les **bons leviers à activer**

Une première phase segmentée en deux étapes

- L'étape 1.2 vient **compléter le diagnostic par une analyse de terrain** :
 - Rencontre avec les services techniques
 - Rencontre avec les élus
 - Travail sur le terrain
 - Échange avec les acteurs de la logistique qui interviennent sur VSGP

➤ **L'analyse de la réalité du terrain vient compléter la compréhension du territoire**



Le travail de terrain pour :

- Identifier les « **points durs** » logistiques du territoire
- Croiser les **visions** des acteurs de la ville sur la logistique : commerçants, livreurs, autres usagers
- Dessiner des **pistes de progrès**

Les apports du travail de terrain

Quartier Darse

	Logements	Commerces	Bureaux, administrations
Présence de véhicules utilitaires	+	++++	++

Les véhicules utilitaires se localisent essentiellement autour du centre commercial, précisément **rue Montrochet** (en double file notamment dans la seconde partie et sur espaces publics ❶), le quai Arlès-Dufour et l'allée Ambroise Croizat restant préservés. Dans une moindre mesure, le cours Charlemagne génère quelques véhicules utilitaires entre la darse et casimir Périer stationnant sur piste cyclable ou en double file ❷. Au droit du centre commercial, le cours est parfois sujet à des livraisons ❸ (phénomène néanmoins épisodique). A noter enfin la présence de véhicules utilitaires sur l'esplanade devant l'immeuble de Région.

Impact des véhicules utilitaires sur le stationnement dans le quartier

Il a été relevé une **demande de stationnement de VUL** sur l'allée André Mûre, à proximité de l'entrée du Jardin d'Erevan. Des véhicules particuliers stationnent également sur cette allée.

Localisation de points ou zones de forte pression logistique

Les deux principaux points de "forte pression logistique" sont le **centre commercial et le bâtiment de la Région** ❹. Dans une moindre mesure, le cours Charlemagne est sujet à des mouvements de véhicules utilitaires, côté impair plutôt en rapport avec les livraisons de commerces (87 – 93), côté pair avec des livraisons tertiaire (immeuble de bureau Deloitte)

Fonctionnement des aires de livraison

Les **aires sont peu nombreuses** et dans l'ensemble essentiellement utilisées pour le stationnement (soit de voitures particulières, soit de VUL professionnels)

Équipements logistiques des bâtiments générateurs de flux

Le centre commercial et l'immeuble de la Région disposent d'équipements logistiques (dans les 2 cas de quais de plain-pied) dont le **dimensionnement et le fonctionnement sont problématiques**, ces deux ensembles immobiliers ne pouvant pas totalement répondre à leur besoins logistiques sur emprise privée (des études de cas de leur fonctionnement sont présentées plus loin dans le document)



Identification de déterminants logistiques et de spécificités locales

Portfolio quartier Darse



Occupation illicite d'aire de livraison (VUL et VP) sur le cour Charlemagne



Occupation illicite d'aire de livraison (VUL) sur le quai Riboud



Livraison en double file sur la piste cyclable quai Charlemagne



Livraison en double file de porteurs sur la piste cyclable quai Charlemagne



Occupation de l'esplanade par des VUL devant l'entrée du Conseil Régional



Forte pression logistique sur la rue Montrochet après la rue Dink



Livraison d'un restaurant par un porteur sur le quai Antoine Riboud



Livraison en double file de boissons sur la rue Denuzière (pas d'AL)

Illustration des observations

Quelques idées d'actions potentielles

Actions phares :

- Déployer un réseau de bornes de recharge électrique et de station de bioGNV et d'hydrogène au plus près des secteurs de logistique urbaine
- Harmoniser les règles de circulation, de stationnement et d'arrêt du transport de marchandise
- Créer un centre de distribution urbaine (CDU).
- Développer le concept d'espaces de stationnement multi-usages : stationnement et aire de logistique (avant dernier km), par exemple dans les dépôts bus RATP, les parkings souterrains ...
- Mettre en place ou soutenir la mise en place d'une plateforme internet de logistique du dernier kilomètre dédiée aux entreprises du territoire pour mutualiser leurs besoins/offres
- Soutenir les start-ups ou innovations du territoire : AMI, Prix dédié, petits-déjeuners...

Autres actions :

- Expérimenter un décalage d'horaires de livraisons en dehors des périodes de congestion des réseaux.
- Inscrire au PLUi des emplacements réservés pour développer des services logistiques
- Intégrer les fonctions logistiques à la conception des opérations d'aménagement
- Devenir un Territoire d'expérimentation de nouveaux modes de livraison : robot, véhicule autonome, base logistique intelligente,
- ...