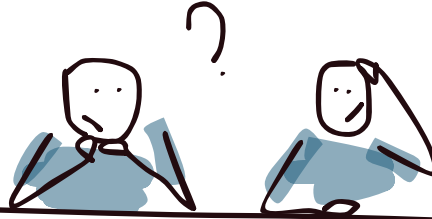


LA LOGISTIQUE URBAINE LYONNAISE



LA COMMANDE

La Ville de Lyon cherche à **accompagner et encadrer les évolutions de la logistique urbaine** en réfléchissant à une **nouvelle logique de stockage des marchandises**, jusqu'ici entreposées dans les périphéries lyonnaises. Cette tendance s'inverse progressivement avec le développement d'espaces de stockage situés directement en centre-ville, impulsé par la mise en place de la **Zone à Faibles Émissions (ZFE)** et de la **Zone à Trafic Limité (ZTL)** sur une partie de la Presqu'île.

C'est dans cette optique que la Direction de l'Économie, du Commerce et de l'Artisanat (DECA) de la Ville a décidé de solliciter les étudiant·es de première année du Master Ingénierie des collectivités territoriales et stratégie foncière (INGETER) de l'Université Jean Moulin Lyon 3, afin de réaliser un **diagnostic de la logistique urbaine** au sein de la Ville de Lyon et de **proposer des pistes d'actions**.

LE CONTEXTE

La commande de la Ville de Lyon s'inscrit dans un contexte de **transformation du secteur** de la logistique urbaine. L'explosion du **e-commerce** depuis la crise du COVID-19 a engendré de nouvelles attentes des consommateur·ices en termes de coût et de rapidité des livraisons. Depuis une vingtaine d'années, la **relocalisation des activités productives**, la **fin des énergies fossiles** et la **réduction de l'artificialisation des sols** amènent à repenser l'organisation de la logistique urbaine, avec notamment plusieurs lois :

- **La loi Solidarité et Renouvellement Urbain, 2000 (SRU)**
- **La Loi d'Organisation des Mobilités, 2019 (LOM)**
- **La Loi Climat et Résilience, 2021**

DÉFINITION

“La logistique urbaine désigne l'ensemble des activités qui optimisent les mouvements de marchandises dans les villes et apportent des réponses innovantes aux nouvelles demandes des consommateurs et des entreprises, dans le respect de conditions sociales et environnementales de bon niveau. Elle comprend de multiples opérations physiques telles que la préparation et l'emballage des commandes, le transport et la livraison (des établissements et des particuliers), l'entreposage à court terme des marchandises, la gestion des points de dépôt et d'enlèvement des colis, des retours, des palettes vides et emballages.” (Dablanc, 2022)



La logistique urbaine relève d'un **jeu d'acteur·rices multiples** : pouvoirs publics, acteur·rices économiques, institutionnel·les, ou encore résident·es dont les enjeux peuvent, parfois, entrer en contradiction. Tout cela s'inscrit dans un **contexte urbain** rendant difficile la distribution logistique (pression foncière, densité, etc.) mais présentant, aussi, des opportunités (faibles distances, concentration, etc.).

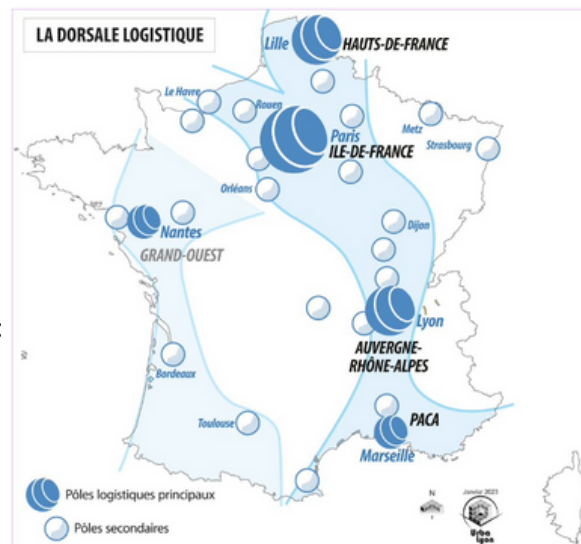
LE CAS LYONNAIS

Lyon profite d'un **dynamisme économique local** en partie dû à sa **position géographique stratégique**.

En effet, elle se situe à la croisée de grandes métropoles françaises comme la Métropole du Grand Paris et la Métropole Aix-Marseille-Provence, à proximité de pays frontaliers comme l'Italie et la Suisse, et au centre de la dorsale logistique française. Les **infrastructures de transports** dont elle bénéficie : réseaux ferrés, routiers, fluviaux et cyclables, contribuent à lui conférer une place centrale dans la logistique nationale et européenne.

L'immobilier logistique lyonnais comporte **trois types de structures**, de la plus grande à la plus petite, et qui fonctionnent en interdépendance :

- les plateformes urbaines de distribution, ou **Hôtel Logistique Urbain (HLU)**
- les espaces urbains de distribution, ou **Espace Logistique Urbain (ELU)**
- les **espaces urbains de livraison (EUL)** -points relais, casiers, etc.



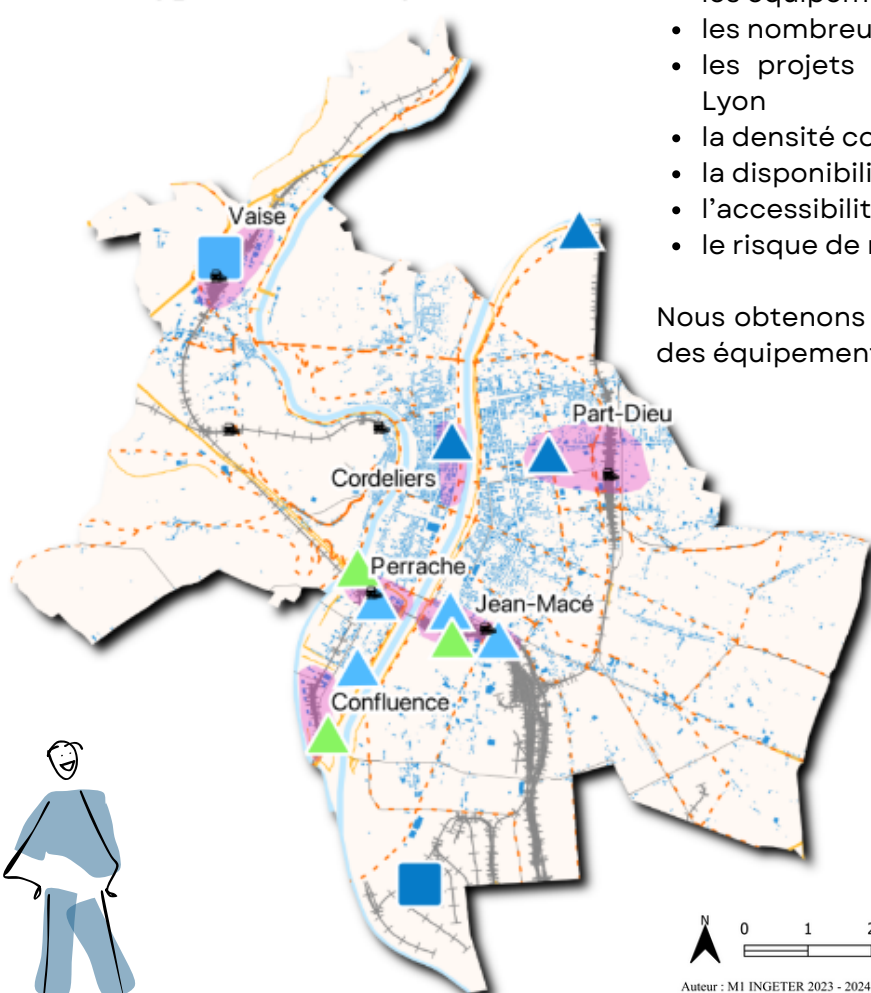
La dorsale logistique. UrbaLyon, 2023.

CROISEMENT DES DONNÉES RÉCOLTÉES

En répertoriant :

- les équipements logistique déjà présents à Lyon
- les nombreuses infrastructures de transport
- les projets d'implantation de la Métropole de Lyon
- la densité commerciale
- la disponibilité foncière
- l'accessibilité et la multimodalité
- le risque de nuisances

Nous obtenons **six zones prioritaires** où développer des équipements logistiques.



Légende :

- Routes principales
- - - Voies lyonnaises
- Cours d'eau
- Transports en commun
- Voies ferrées
- Gares
- Zones prioritaires
- Commerces
- HLU
- Projets d'HLU de la Métropole
- ▲ ELU
- ▲ Propositions d'ELU
- ▲ Projets d'ELU de la Métropole
- Ville de Lyon

Auteur : M1 INGETER 2023 - 2024
Source : IGN, Data Grand Lyon

DES ACTIONS À METTRE EN PLACE

LES DÉFIS IDENTIFIÉS



Défi 1 : Développer différentes formes d'immobilier logistique	Défi 2 : Favoriser le report modal des flux logistiques	Défi 3 : Rentabiliser et pérenniser les équipements logistiques	Défi 4 : Réduire les conflits d'usage dans l'espace public
Défi 5 : Clarifier les rôles des acteurs publics	Défi 6 : Traduire ses ambitions en agenda politique territorial	Défi 7 : Mettre en place une gouvernance de co-construction entre parties prenantes	Défi 8 : Intégrer la logistique urbaine dans les stratégies urbaines

LES FICHES ACTIONS - ÉCHANTILLONS

Défi 1 : Développer différentes formes d'immobilier logistique

Fiche-Action n°1 : Exploiter les dents creuses



Objectifs :

Repérer, caractériser et évaluer le potentiel des dents creuses lyonnaises pour y implanter des équipements de logistique urbaine. Les dents creuses doivent faire l'objet d'une sélection pour ne considérer que les surfaces déjà artificialisées, afin de respecter les impératifs de préservation des sols.



Principes :

- Recueillir des données les plus à jour possible (parcelles cadastrales, bâti, photos aériennes...)
- Sélectionner les parcelles sans bâti à l'aide d'un SIG
- Éliminer les dents creuses se trouvant dans un zonage N ou A du PLU-H
- Trier les dents creuses une par une pour éliminer celles non pertinentes (routes privées, trottoirs...)
- Vérifier dans les documents d'urbanisme (PLU-H) si la ou les parcelles ne font pas partie d'une OAP ou d'autres projets
- Aller sur le terrain pour valider ou réfuter la dent creuse
- Surveiller les permis de démolir pour ne pas systématiser l'usage d'un SIG et effectuer un suivi des démolitions pour savoir si de nouveaux projets sont en cours
- Rédiger une fiche par dent creuse en indiquant : numéros de parcelles, localisation, proximité des axes de transports routiers ou en commun, des Voies Lyonnaises, le zonage du PLU-H et des photographies.
- Déterminer l'immobilier logistique le plus approprié à développer selon les caractéristiques de la dent creuse



Quel type d'immobilier logistique ?

L'implantation d'activités multi-activités sur des friches industrielles. Exemple de la ZAC Val-Bernard (PILADUR, 2023) :
Le projet Urban City prend forme, depuis 2021, sur une friche industrielle en partie urbanisée. L'objectif est de réaliser un hôtel multi-activités à dominante logistique. Ce projet s'inscrit dans la mouvance des entrepôts parisiens à étages, en réponse aux exigences du ZAN pour limiter l'artificialisation des sols. Le site devrait devenir un entrepôt d'appoint, avec du stockage, plutôt qu'une plateforme logistique : si les flux entrants se feront en poids lourds, on peut imaginer une gestion des flux sortants moins carbonée et optimisée. Des emplacements pour vélos-cargos sont prévus afin de pouvoir assurer une éventuelle logistique du dernier kilomètre.

43

Défi 1 : Développer différentes formes d'immobilier logistique

Fiche-Action n°2 : Exploiter les locaux vacants et les entrepôts en location



Objectifs :

Assurer une veille des locaux vacants et des entrepôts proposés à la location selon certains critères prédéterminés, dans l'objectif de cibler et d'exploiter le potentiel existant de façon stratégique tout en limitant les nouvelles constructions. Les espaces sélectionnés doivent permettre un aménagement simplifié pour un espace de logistique efficace.



Principes :

- Recenser les locaux commerciaux vacants et les entrepôts disponibles à la location dans la ville de Lyon à l'aide d'une base de données régulièrement mise à jour (fichier Excel avec les adresses et caractéristiques précises des espaces et cartographie). Cette base de données existe déjà pour les locaux vacants, mais elle n'est pas, forcément, mise à jour de manière régulière et ne répertorie pas toujours la superficie des locaux.
- Rester réactif face aux fluctuations rapides du marché, faciliter la prise en compte du phénomène et le localiser.
- Enrichir cette base de données en exploitant les annonces en ligne et en configurant des alertes ciblées. Par la suite, plusieurs critères de présélection doivent être envisagés.
- Prendre en compte l'emplacement du local ou de l'entrepôt en fonction des besoins spécifiques (proximité des Voies Lyonnaises, axes routiers, fluviaux et ferroviaires, situation en centre-ville ou en périphérie) ainsi que leurs caractéristiques physiques (taille, profondeur (sous-sol), verticalité (étages) et leur hauteur) pour faciliter l'accès pour les stockages, livraisons et manœuvres. Par exemple : entre 50 et 300 m² sur la Presqu'île, entre 2 000 m² et 5 000 m² en périphérie.
- Entrer en contact avec les promoteurs, les agences immobilières ou les propriétaires pour obtenir des informations sur les frais et les modalités d'acquisition ou de location. Dans le même temps, un travail de réflexion approfondi est indispensable pour évaluer la faisabilité du projet envisagé dans le local ou l'entrepôt sélectionné.



Quel type d'immobilier logistique ?

Pour un local vacant, l'ELI Keller dans le 15^{ème} arrondissement de Paris (APUR, 2023) :
Situé au cœur de la zone dense de Paris, cet ELI, anciennement agence postale de colis, dispose, aujourd'hui, de deux halles de 4 500 m² avec la même configuration dédiée à la logistique urbaine. Cela permet la répartition des colis selon leur destination, répartis dans trois arrondissements. Environ 100 employés travaillent dans cet ELI et distribuent, en moyenne, 12 000 colis par jour à l'aide de 45 VUL et 40 vélos-cargos. Cet ELI a pu voir le jour grâce à une commission spécifique du PLU parisien. De plus, une initiative « sur dalle » est en cours : le pavillon Keller, dont le groupe La Poste Immobilier est propriétaire, sera transformé en école d'ici 2025.

45

Défi 1 : Développer différentes formes d'immobilier logistique

Fiche-Action n°1 : Investir les travées de rives des ponts



Objectifs :

Dans un contexte de pression foncière et d'augmentation du besoin d'espaces de stockage au cœur des villes, il semble opportun de s'intéresser aux interstices urbains et, en particulier, aux travées de rives, ces portions de construction situées entre deux points d'appui. Les travées des ponts lyonnais, situées sous les tabliers routiers, représentent d'importantes surfaces qui peuvent être valorisées à travers des activités logistiques. Lyon en compte des dizaines, aux diverses caractéristiques.



Principes :

Répertorier les travées de rives des ponts à Lyon et identifier les espaces pouvant accueillir des activités de logistique urbaine. Expliciter les opportunités et les freins de chaque parcelle avant de déterminer le type d'immobilier logistique à implanter et d'étudier la faisabilité du projet.



Le Pont de la Mulatière

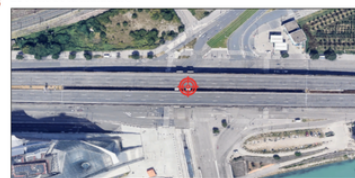


Figure 13 : Photographie aérienne du Pont de la Mulatière à Lyon (Google Street View, 2024).

Le site se trouve à la pointe de la Presqu'île, sous le pont autoroutier de la Mulatière (M7) caractérisé par un tablier 2x3 voies. À l'est, les ponts Pasteur et Raymond Barre relient le 7^{ème} arrondissement ; à l'ouest, le cours Charlemagne constitue un axe structurant du quartier Confluence. L'axe Nord-Sud est, quant à lui, représenté par les voies rapides A73M. Nous nous trouvons, donc, au cœur d'un nœud de transport très important pour la ville, dans une zone en forte qualification depuis la construction du quartier Confluence et du Musée, situé à quelques mètres.

47

Défi 4 : Réduire les conflits d'usage dans l'espace public

Fiche-Action n°9 : Sensibiliser les commerçants et les particuliers aux enjeux de la logistique urbaine



Objectifs :

Les destinataires finaux de la chaîne logistique sont les commerçants et les particuliers qui récupèrent leurs marchandises après un long cheminement dont ils n'ont que partiellement conscience. La logistique urbaine et les différents métiers qu'elle recouvre sont, largement, invisibles auprès du grand public. Celle-ci est, plus souvent, évacuée par rapport aux nuisances qu'elle provoque : congestion routière, nuisances sonores, etc., alors même que l'approvisionnement des marchandises en ville est une des conditions essentielles au bon déroulement de la vie urbaine. Les attentes des consommateurs et des commerçants favorisent l'organisation de toute la chaîne logistique : baisse des coûts de livraison, rapidité, etc., implique l'ensemble de la société vers une logistique urbaine durable et respectueuse de ses travailleurs-euses est nécessaire à la transformation du secteur.



Principes :

- Sensibiliser les commerçants et à la décarbonation de leurs livraisons par le compte d'autrui :** en milieu urbain, 40 % des livraisons sont effectuées par un transporteur professionnel (CEREMA, 2012). Les commerçants peuvent être encouragés à faire appel à des transporteurs utilisant des moyens de transports décarbonés comme des véhicules électriques ou des vélos-cargos.
→ Campagnes de communication via les médias et dans les rues, incitation financière, programmes de récompense (labels spécifiques, concours).
- Sensibiliser les commerçants et à la décarbonation de leurs livraisons en contrepartie destinataire :** les artisans et commerçants se rendent, parfois, directement, chez leur fournisseur pour s'approvisionner. Ce mode de déplacement, en trace directe, engendre une augmentation des flux, de la congestion et de la pollution. Les sensibiliser sur ces questions permet d'encourager les initiatives locales commerçantes de mutualisation des marchandises.
→ Ateliers et formations sur les façons d'optimiser la logistique et de la rendre durable, guides pratiques, création de réseaux.
- Sensibiliser les particuliers aux nombreux enjeux de la logistique urbaine :** les particuliers, par leurs choix de consommation, orientent la logistique urbaine. Les sensibiliser aux enjeux sociaux, économiques et écologiques peut les encourager à consommer de manière responsable. De même, informer sur le rôle des aires de livraison dédiées en ville peut encourager leur respect par les particuliers.
→ Campagnes de communication via les médias locaux et réseaux sociaux, transparence des moyens de livraisons, labels, implication des citoyens aux réflexions sur le sujet, encourager le ramassage en magasin ou l'utilisation de points de collecte.

49

Défi 4 : Réduire les conflits d'usage dans l'espace public

Fiche-Action n°9 : Améliorer les aires de livraison



Objectifs :

Proposer des aires de livraison qui répondent aux attentes de la filière logistique, des particuliers et des commerçants afin de limiter les conflits d'usage.



Principes :

- Planification stratégique :** privilégier les zones commerçantes en priorité, puis étudier la question pour les zones résidentielles, également concernées par les livraisons, dans le but d'effectuer un maillage fin du territoire.
- Interroger les livreurs-euses afin d'identifier les lieux propres à l'implantation d'aires de livraisons supplémentaires (suivant les heures de pointe, de biseau). Prendre en compte les critères d'accessibilité et de proximité avec les commerces.
- Déterminer les zones où de nouvelles aires sont nécessaires. Les faire valider par les élus en commission permanente, puis en conseil municipal.
- Aménagement adapté : les aires de livraison doivent être adaptées aux besoins des transporteurs : suffisamment de place pour manœuvrer, charger et décharger les marchandises. Veiller à ce que les aires de livraison soient facilement accessibles depuis la voirie principale.



Signalisation appropriée :

- Installer une signalisation adéquate (panneaux, marquage au sol, dispositifs lumineux) pour indiquer clairement les emplacements des aires de livraison, ainsi que les heures pendant lesquelles le stationnement y est autorisé ou non pour les particuliers.
- Développer des outils numériques pour faciliter l'identification des aires de livraison pour les professionnels et leur permettre d'ajuster leur trajectoire en temps réel.



Adapter les horaires et les emplacements en fonction de la demande et des événements spécifiques (festivités, travaux routiers, etc.).



Favoriser l'utilisation de véhicules propres et respectueux de l'environnement pour les livraisons en ville en installant des bornes de recharge électriques ou encore des kits de réparation pour vélo à proximité des aires de livraison.



Surveillance et évaluation :

- Mettre en place des contrôles et des verbalisations plus fréquemment pour veiller au bon respect des stationnements réservés.
- Par la suite, il pourra être intéressant de mener une veille sur cette politique d'aire de livraison pour connaître les temps d'attente, les taux d'occupation, le niveau de satisfaction des transporteurs...

→ En adaptant une approche intégrée et participative, il est possible d'optimiser les aires de livraison en ville pour répondre aux besoins des transporteurs tout en minimisant les impacts négatifs sur la circulation et l'environnement urbain.

Défi 8 : Intégrer la logistique urbaine dans les stratégies de planification urbaine

Fiche-Action n°14 : Instaurer des quotas logistiques pour les promoteurs immobiliers



Objectifs :

Les projets urbains constituent une opportunité de prise en compte de la logistique urbaine en intégrant à la programmation, à l'architecture l'action des promoteurs immobiliers permet de systématiser cette prise en compte, à adapter selon les besoins du projet.



Principes :

Une étude d'impact pourrait accompagner la conception de chaque projet urbain de façon systématique. Cette étude permettrait de donner une indication sur les besoins en termes de logistiques urbaines, en anticipant les flux, les aires de livraison et les espaces de stockage, à la fois pour les commerces, les artisans et les consommateurs. À partir des résultats, il est possible de modéliser un système de quotas pour les promoteurs immobiliers du projet afin qu'ils adaptent une offre logistique immobilière au sein de leurs constructions en fonction des besoins.



Inspiration

Le projet SLOGUES conduit par le LAET a pour objectif de construire une plateforme web de simulation de scénarios de logistique urbaine pour l'aide à la décision de moyen et long terme à l'échelle globale du territoire urbain. La plateforme SLOGUES est un outil de diagnostic territorial qui permet de simuler des scénarios prospectifs pour aider les acteurs urbains à optimiser la distribution des marchandises et à réduire les nuisances. Ce projet vise à encourager la coopération entre acteurs publics et privés.
Source : <http://mvt.laet.science/projets/SLOGUES/index.htm>

Le projet DEVOLUE, lancé en 2022 par les associations France Supply Chain, Club Déméter et Institut du commerce, a pour objectif de développer un outil de simulation des tournées. Il collecte et analyse les données de contenu de tournées de chargement et de transport pour concevoir un modèle permettant de tester diverses hypothèses, dans le but de répondre aux enjeux de croissance et de durabilité de la logistique urbaine.
Source : <https://www.francesupplychain.org/fr/laet-les-premiers-resultats-concrets-devolue-pour-une-logistique-urbaine-plus-efficace/>

D'autres travaux sont actuellement menés sur cette question, notamment via la thèse en cours de Rébecca Fisher pour l'Université Gustave Eiffel et sous la direction de Laetitia Dablain, qui étudie l'analyse des impacts de l'intégration de la fonction logistique dans les projets urbains mixtes et réfléchit à une modélisation de ratios standards.

51