

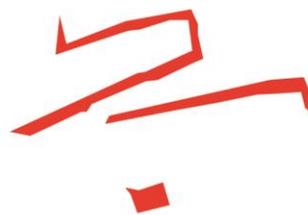


**Étude sur la logistique urbaine  
à l'échelle des périmètres du PDU Artois-Gohelle et du SCoT de l'Artois**

---

*État des lieux et évaluation environnementale du transport de  
marchandises en ville*

*Rapport final  
Mai 2017*



**JONCTION**

*Marc Serouze*



Le présent rapport correspond au second jalon de l'étude intitulée « *logistique urbaine à l'échelle des périmètres du PDU Artois-Gohelle et du SCoT de l'Artois* ».

Cette étude, réalisée par les cabinets JONCTION et Marc SEROUGE, a été initiée et pilotée par l'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA), notamment représentée par Guillaume LEPERS du pôle mobilité et transports.

Elle s'organise de la manière suivante :

Conclusions du diagnostic.....	4
Organisation et pratiques des acteurs.....	4
L'usage du réseau viaire .....	4
L'offre de stationnement.....	4
La réglementation.....	4
Mise en perspective du diagnostic.....	4
Les projets d'infrastructures.....	5
Les évolutions socio-économiques .....	5
Les études en cours .....	5
Les enjeux de la logistique urbaine pour le territoire d'étude .....	5
Les enjeux territoriaux.....	6
Les enjeux fonctionnels .....	6
Les enjeux urbanistiques .....	6
Les enjeux économiques .....	6
Les enjeux environnementaux .....	6
Des enjeux ... aux objectifs.....	6
Objectifs territoriaux .....	7
Objectifs fonctionnels.....	7
Objectifs urbanistiques .....	7
Objectifs économiques .....	7
Objectifs environnementaux .....	7
Élaboration d'un plan d'actions .....	8
Principes .....	8
Les axes du plan d'actions .....	9
Les fiches « action ».....	9

## Conclusions du diagnostic

Cette partie synthétise le diagnostic et présente les principaux points saillants qui en découlent.

### Organisation et pratiques des acteurs

Le territoire d'étude bénéficie d'un maillage logistique important qui se traduit par l'implantation de nombreux sites logistiques. De ce fait, les acteurs organisant des tournées (les transporteurs) ont, en toute théorie, la possibilité de faire des tournées plus « longues » et efficaces (leurs bases étant proches des secteurs de distribution).

Parallèlement à cela nous remarquons un appareil commercial principalement tourné vers le modèle de la grande distribution périphérique. Cela accentue la « dévitalisation » des centres villes (le petit commerce est fortement concurrencé), renforce la « dépendance automobile » tout du moins la compétitivité de ce mode par rapport aux autres et contribue à l'étalement urbain.

### L'usage du réseau viaire

À l'intérieur du territoire et plus particulièrement sur les secteurs de distribution, la circulation est relativement fluide. Les périodes de pointe du matin et du soir aux entrées des principales villes sont d'ailleurs relativement courtes par rapport aux grandes agglomérations ou métropoles.

Toutefois, certains grands axes tels l'A1 ou l'A21 sont saturés aux heures de pointes. L'accès aux zones de desserte est donc compliqué. Le trafic de transit régional et interrégional est important et explique en partie ces difficultés.

Il est à noter que le transit se reporte également sur des axes qui ne sont pas prévus pour (en centre-ville par exemple). C'est notamment le cas lorsque le réseau structurant est saturé. La dissémination des zones d'activités est également un facteur favorisant le transit au niveau local.

Il résulte de cela une détérioration des voiries et des problèmes de sécurité.

### L'offre de stationnement

Globalement, l'offre de places de stationnement pour les livraisons (les aires de livraison) est suffisamment importante.

En revanche, elles ne sont pas toujours bien positionnées. De plus, ces aires ne sont pas forcément fonctionnelles ni correctement identifiables (la signalétique et la réglementation n'étant pas appropriées).

### La réglementation

La réglementation est hétérogène sur le territoire. Il n'y a pas forcément de cohérence d'une commune à une autre. Cela facilite son non-respect et les comportements peu vertueux et révèle un manque de concertation entre les municipalités.

## Mise en perspective du diagnostic

Ce diagnostic a permis de mettre en exergue les principaux points « saillants » (forts comme faibles) du territoire dans son état actuel.

Ce travail a été partagé par les acteurs institutionnels et économiques du territoire et a ainsi été validé au cours de séminaires de travail.

Ces séminaires ont également permis de mettre en perspective le diagnostic avec les grands projets et les tendances socio-économiques en cours ou à venir sur l'aire d'étude. Ont notamment été évoqués :

- Les travaux du BHNS,
- La construction du pôle hospitalier de Lens,
- Les travaux du canal Seine Nord,

- Les changements de mode d’approvisionnement des particuliers liés aux technologies de l’information et leurs conséquences en termes de stratégie foncière de la grande distribution et de dynamisme des centres ville,
- La prise en compte de plus en plus importante des externalités négatives liées au transport des marchandises en ville.

## Les projets d’infrastructures

Les projets d’infrastructures soulèvent des questions à deux échéances temporelles distinctes.

- La première temporalité correspond à la « phase chantier ». Les travaux relatifs aux projets cités, par leur envergure, vont indiscutablement impacter les capacités d’approvisionnement des activités et des personnes. En effet, dans certains cas, les voiries vont être réduites à une voie ou même être temporairement barrées, des places de stationnement vont être utilisées pour stocker du matériel et des matériaux, ... les flux de chantiers vont saturer les capacités des routes et accroître la congestion.
- La seconde temporalité est « post-chantier ». L’impact résulte ici des nouveaux flux générés par les infrastructures ou de leur modification.

Dans tous les cas, des réflexions « amonts » doivent être menées pour assurer la continuité des approvisionnements et dans de bonnes conditions.

## Les évolutions socio-économiques

Les évolutions socio-économiques sont aussi en train, ou vont, modifier les besoins et les modes d’approvisionnement.

La diffusion des nouvelles technologies de l’information et les changements sociétaux qui en découlent (e-commerce, « nomadisme », ...) contraignent les acteurs à adapter leurs stratégies économiques pour conserver leur attractivité.

La grande distribution est l’un des acteurs les plus réactifs. Elle s’est ainsi adaptée « au numérique » en proposant des prestations de livraisons à domicile et surtout en déployant un réseau de « drives » sur le territoire d’étude.

Ce déploiement concurrence fortement « le petit commerce » des centres villes et accroît leur dévitalisation. Il favorise également l’étalement urbain et par conséquent le recours aux véhicules particuliers ce qui va à l’encontre des préconisations du PDU.

Une planification territoriale à moyen/long termes est donc indispensable.

Parallèlement à cela, les « questions environnementales » s’étouffent. Cela favorise l’émergence de solutions alternatives au « tout diesel » (déploiement de station d’avitaillement GNV) et, des acteurs privés réfléchissent à de nouveaux modèles de livraison plus vertueux.

Il est important que la collectivité soutienne ces initiatives privées pour favoriser leur éclosion.

## Les études en cours

Les séminaires ont aussi mis en avant des études en cours de réalisation et des initiatives privées à l’état de réflexion ou en cours de déploiement sur le périmètre.

Citons à ce titre, une étude menée par le Département du Pas-de-Calais sur les itinéraires « poids-lourds » ou encore un projet d’aire de stationnement « poids-lourds » proposant des services (cf. société TWV).

Il s’agit là d’opportunités qu’il convient de saisir dans une logique de synergie.

## Les enjeux de la logistique urbaine pour le territoire d’étude

Les éléments de cadrage développés ci-avant et les grands enseignements du diagnostic ont permis d’identifier différents niveaux d’enjeux au fil de la mission.

## **Les enjeux territoriaux**

Les transporteurs se déploient sur le plan territorial selon une logique qui leur est propre et qui dépend en grande partie du marché potentiel et des infrastructures.

En ce sens, les opérateurs de transport de marchandises s'affranchissent très largement des limites administratives. Le bon exercice de leur activité dépend ainsi en grande partie de la « cohérence » territoriale.

## **Les enjeux fonctionnels**

La localisation des activités explique la génération des flux de transport de marchandises. Ainsi, si les activités sont synonymes d'emplois, elles sont également responsables (plus ou moins directement) de certaines nuisances qui viennent altérer le bon fonctionnement du territoire (circulation de transit, congestion, ...).

## **Les enjeux urbanistiques**

La plupart des villes sont contraintes par un héritage urbanistique ancien qui n'est pas toujours compatible avec les nouveaux modes de vie, les nouvelles mobilités, et surtout avec les besoins logistiques (espace, voirie). L'approvisionnement de la ville qui permet le maintien de l'habitat, des activités, et donc l'attractivité, nécessite une logistique urbaine « intégrée » (alors que pendant des décennies les activités logistiques ont été repoussées à l'extérieur, à des distances qui ne permettent pas d'optimiser les livraisons).

La prise en compte de la logistique urbaine dans les travaux d'aménagement, de requalification ou plus généralement dans les opérations immobilières (que ce soit en phase de conception, de travaux, ou d'exploitation) est primordiale pour le développement durable des villes.

## **Les enjeux économiques**

La logistique urbaine est essentielle au développement économique des agglomérations. Elle assure l'approvisionnement des activités économiques, particulièrement des commerces et contribue au dynamisme économique des villes. Elle constitue également un vecteur d'emplois locaux importants, non délocalisables. Ainsi, elle peut, directement ou indirectement, favoriser l'attractivité et le rayonnement économique des agglomérations.

Par ailleurs, la logistique urbaine est une fonction support permettant l'émergence de nouveaux services (comme le portage de courses à domicile, les livraisons de plateaux repas, le stockage déporté, etc.) eux-mêmes vecteurs de dynamisme et d'emplois.

## **Les enjeux environnementaux**

À travers sa composante « transport », la logistique urbaine influe sur les pollutions atmosphériques globales et locales. Ainsi, le diagnostic a révélé que le transport de marchandises en ville génère (par rapport aux transports routiers) sur le territoire d'étude environ :

- 25 % des émissions des émissions de gaz à effet de serre « CO2 » ;
- 33 % des émissions des oxydes d'azote « NOx » ;
- 44 % des particules émises ;

Par ailleurs, le transport de marchandises en ville contribue également à la pollution sonore qui est considérée aujourd'hui comme un problème de santé publique.

## **Des enjeux ... aux objectifs**

Les problématiques et les enjeux étant définis, il s'agit désormais de proposer des réponses, tout du moins des objectifs vers lesquels tendre. Nous listons ci-après, pour chaque enjeu les principaux objectifs.

## Objectifs territoriaux

- Initier et accompagner une politique d'harmonisation de la réglementation encadrant les pratiques de livraisons à l'échelle du territoire ou plus modestement des agglomérations.
- Assurer la mise en cohérence des documents de planification et d'urbanisme (PLU, PDU, SCOT, ...) sur cette question des livraisons urbaines.
- Faire émerger une réflexion partenariale permettant de sortir de la seule logique réglementaire et fonctionnelle en matière d'aménagement logistique urbain.

## Objectifs fonctionnels

- Désengorger les principaux axes routiers et autoroutiers du trafic de véhicules de livraison en heure de pointe et limiter le transit des poids lourds dans les cœurs de ville.
- Encourager et préparer le recours à des modes et réseaux de transports alternatifs au « tout camion » et à l'usage de véhicules utilitaires « propres ».

## Objectifs urbanistiques

- Aider à la préservation des sites et à la requalification de friches logistiques existant(e)s idéalement positionné(e)s et connecté(e)s (embranchement ferroviaire ou fluviale) pour assurer les « marches d'approche » entre le territoire et les grands pôles voisins (nationaux et internationaux).

## Objectifs économiques

- Veiller à l'équilibre économique et à l'équité d'accès entre activités économiques de centre-ville et de périphérie, entre commerces indépendants et franchisés.
- Encourager les actions d'opérateurs privés visant à optimiser les dispositifs de livraisons (mutualisation des moyens, correspondant multi-clients ...).

## Objectifs environnementaux

- Accompagner et favoriser les acteurs « vertueux » (mutualisation des livraisons et enlèvements, réception des marchandises en dehors des heures de pointe, livraisons de nuit, etc.).

# Élaboration d'un plan d'actions

La circulation des marchandises ne peut plus être considérée comme une conséquence de l'organisation économique et sociale du territoire d'action de l'agence d'urbanisme de l'Artois. Elle est pleinement actrice de celle-ci.

Ce rôle moteur dans la vie et l'animation de toute agglomération a été expressément souligné dans la loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) qui stipule que, d'une vision de « mal nécessaire », on doit évoluer vers une approche plus constructive fondée sur la recherche de réponses aux cinq points suivants :

- rationaliser la desserte urbaine avec l'ambition de réduire les conséquences négatives d'une multiplication des mouvements ;
- maintenir les activités commerciales et artisanales dans les villes en garantissant des conditions satisfaisantes pour leur approvisionnement ;
- mettre en cohérence la réglementation sur les livraisons au sein du périmètre de transports urbains ;
- prendre en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des activités de logistique urbaine ;
- réfléchir sur les infrastructures de circulation existantes et à venir dans la perspective d'une offre multimodale.

Cette approche dynamique a constitué le socle de la démarche. L'analyse de l'existant et les contacts pris aux niveaux institutionnel et professionnel (durant le diagnostic et les ateliers), confirment la nécessité de proposer des actions « concrètes ».

Les actions visant à laisser faire le « marché » ne peuvent être pérennes car elles reviennent à laisser les logiques financières dicter les comportements au détriment de l'intérêt général, des notions d'équilibre territorial et de la préservation de l'environnement.

## Principes

Plusieurs principes servent d'états méthodologiques au plan d'actions. Leur définition fait partiellement suite à des tentatives d'expérimentation « infructueuses » menées sur le territoire au cours de la mission<sup>1</sup> et constitue un retour d'expérience. Voici ces principes.

En premier lieu, la mise en œuvre du plan doit être « souple ». Les objectifs poursuivis nécessitent d'être clairement précisés. En revanche, les moyens permettant de les atteindre doivent plutôt relever du « descriptif que » du « prescriptif » de façon à laisser aux acteurs la possibilité de recourir à telle ou telle méthode.

Les actions doivent donc être décrites de manière séquentielle, en expliquant les grands principes, les grandes étapes et en faisant référence, lorsque cela est possible, aux guides, ouvrages et outils existants.

Ensuite, le plan doit intégrer une dimension temporelle. Plusieurs éléments viennent étayer cette nécessité.

- Les collectivités du territoire (communes) sont plus ou moins « avancées » dans la prise en compte de la logistique urbaine dans leurs politiques ;
- Certaines actions envisagées peuvent être relativement longues à mettre en place avant que des résultats se fassent sentir ;
- Des actions demandent parfois que d'autres aient préalablement été réalisées ;
- Et surtout les acteurs de la logistique urbaine (transporteurs, commerçants, artisans, PMI, ...) doivent pouvoir s'organiser progressivement afin d'éviter que les évolutions ne génèrent un blocage fonctionnel ou une rupture dans le modèle économique.

Enfin, le troisième principe prend en compte le besoin de suivi et d'évaluation des actions menées. Il est en effet extrêmement important de disposer d'éléments de compréhension quant aux effets des actions

---

<sup>1</sup> La première tentative d'expérimentation visait à garantir la continuité de l'approvisionnement des commerces de Liévin durant le chantier du BHNS. Les services techniques de la commune, faisant face à un phasage des travaux extrêmement contraint, n'ont pas donné de suite aux propositions.

La seconde tentative avait pour objectif d'initier un groupe de travail sur les questions de réglementation « marchandises » à partir des réflexions de la commune de Courrières. Cette proposition n'a pas suscité d'intérêt pour Courrières « prétextant » une complexité de mise en œuvre et une « volonté d'aller vite ».

entreprises, que leurs effets soient positifs ou négatifs (comprendre les raisons d'un échec est très utile). De même, certaines actions impliquent un engagement financier plus ou moins important. Suivre la mise en œuvre de l'action permet d'optimiser les dépenses au fur et à mesure.

## Les axes du plan d'actions

Le contenu du plan d'actions découle des conclusions du diagnostic et de sa mise en perspective. Trois axes forts viennent le structurer :

- la gouvernance ;  
La logistique urbaine intervient dans toutes les fonctions de la ville (habitat, voirie, loisirs, commerce, déplacements...). Son intégration dans la politique locale d'aménagement et dans la stratégie de la ville est devenue une obligation réglementaire (PDU, PLU, SCoT...). Pour autant, il s'agit d'une fonction généralement « dissolue » entre plusieurs services d'une même collectivité, voire d'échelons territoriaux différents. De ce fait, la prise de décisions cohérentes et efficaces est complexe. Il est donc primordial d'organiser un espace de décision, tout du moins de réflexion, collégial sur le territoire d'étude.
- les aspects réglementaires ;  
L'efficacité réglementaire est aussi mise en exergue. Il est impératif que cette dernière tiennent compte des évolutions technico-sociétales (nouvelles motorisations, considérations environnementales, nouveaux modes de consommation) mais aussi des réalités économiques (soutien du commerce de centre-ville, possibilité de livrer à iso-coûts,...). Il faut également que cette réglementation soit cohérente (aux différentes échelles territoriales) et contrôlable.
- les aspects organisationnels ;  
Enfin, la mise en place d'organisations, de solutions spécifiques constitue aussi un levier puissant que les collectivités peuvent mobiliser.  
Les actions de cet axe présentées ci-après (cf. fiches action) résultent d'une approche pragmatique et spécifique au territoire d'étude.  
En effet, seules les actions répondant au mieux aux problématiques identifiées et au contexte socio-économique ont été retenues.  
De ce fait, des outils spécifiques ont volontairement été exclus des solutions envisageables.  
Par exemple, le Centre de Distribution Urbaine (CDU)<sup>2</sup> semble être, à ce jour, un outil inadapté au territoire en raison du fort maillage logistique (existant) mais aussi des « faibles » volumes livrés ne permettant pas d'atteindre un équilibre économique.  
D'autres solutions technologiques (basées sur l'Internet des objets) permettant une meilleure gestion des aires de livraison ont été envisagées. Bien qu'intéressantes, ces dernières ont été exclues du « catalogue » en raison de leur coût.  
Enfin, une action visant à construire un schéma d'itinéraires poids-lourds avait été envisagée. Toutefois, le Département du Pas-de-Calais s'étant lancé dans une action similaire, il a été convenu que l'action ne serait pas détaillée.

Ces axes nécessitent une mobilisation de différents leviers, ressources, partenaires. Ils sont déclinés en actions présentées ci-après.

## Les fiches « action »

Chaque action est présentée sous forme de fiches. Pour être efficace et comprise, chaque action doit répondre à une série de questions simples. Cette approche présente l'avantage d'aborder toutes les facettes d'une action, la logistique urbaine étant, nous l'avons vu précédemment, par essence interdisciplinaire. Voici les grandes questions abordées :

- Quoi ?  
Il s'agit de décrire sommairement l'action. L'idée n'est pas d'entrer dans le détail, mais simplement de comprendre de quoi il s'agit.

---

<sup>2</sup> La faisabilité d'un CDU était une question sous-jacente à la présente étude.

- Pourquoi ?  
L'action décrite, il convient d'expliquer sa raison d'être. Il est en effet important pour donner du sens à ce qui va être fait notamment pour évaluer *in fine* les effets de l'action et pouvoir mesurer objectivement son efficacité.
- Comment ?  
Les tâches à réaliser doivent être précisées de manière logique et ordonnancée. Les ressources (humaines, budgétaires, matérielles, etc.) nécessaires sont également décrites et/ou estimées.
- Où ?  
L'échelle de mise en œuvre doit être précisée. Des actions ont vocation à être appliquée sur l'ensemble du territoire et d'autres en des points très précis (comme une rue).
- Qui ?  
Il est question de préciser qui est responsable, qui agit, qui est concerné directement ou indirectement (des actions portant sur un territoire communal peuvent impacter des acteurs d'un autre territoire), qui doit être associé (des acteurs peuvent faciliter la mise en œuvre de l'action).
- Quand ?  
Il s'agit de préciser la durée nécessaire à la réalisation de l'action. Il est aussi question de préciser les périodes « optimales » (certaines périodes de l'année n'étant pas forcément propices) et un phasage programmatique.

Le tableau suivant présente une fiche vierge et ses différentes composantes.

<b>Titre de l'action</b>	
Axe	
Enjeu(x)	
<b>Pourquoi ?</b>	
Objectif(s)	
<b>Où ?</b>	
Échelle spatiale	
<b>Quoi ?</b>	
Présentation	
<b>Qui ?</b>	
Pilote(s)	
Partenaire(s) et contributeur(s)	
Acteur(s) impacté(s)	
<b>Comment ?</b>	
Description	
Ressource(s) existante(s)	
Estimations financières	
<b>Quand ?</b>	
Prérequis et programmation	
<b>Indicateur(s) de suivi</b>	

Le tableau ci-après liste quant à lui les actions décrites dans des fiches en annexe à ce document.

<b>Axe</b>	<b>Action</b>
Gouvernance	Créer et animer une instance de concertation « marchandise »
Réglementaire	Actionner le levier réglementaire
	Prendre en compte les marchandises dans les documents de planification

Organisationnel	Développer une offre de stationnement pour le transport de marchandises
	Réaliser un inventaire des zones d'activités
	Favoriser l'acquisition et l'usage de véhicule « propres »
	Favoriser le report modal
	Créer des points d'accueil véhicules (PAV)
	Aménager des consignes automatiques

Ce programme d'actions n'est pas limitatif et pourra être complété par d'autres actions élaborées dans le cadre de réflexions sur d'autres politiques sectorielles et territoriales. Il devra être enrichi et recalé au fil des ans, à partir du suivi partenarial de l'activité « logistique urbaine ».

Ce suivi sera l'occasion de présenter, voire d'intégrer, les actions portées par les partenaires « vertueux » et « innovants » qui partagent la stratégie communautaire définie.