

Les marchandises, poids-lourd caché de nos mobilités !

Approvisionner une entreprise en matières premières, ravitailler les rayons d'un commerce alimentaire pour remplir ensuite notre frigo, recevoir un colis chez soi... le transport de marchandises est incontournable. La logistique permet ainsi à nos villes et territoires de fonctionner. Sans elle, nos modes de vie et nos activités économiques ne pourraient être les mêmes.

Ces **flux de marchandises** sont visibles par les **camions** que nous croisons sur la route ou encore à travers des **entrepôts** en périphérie de nos villes... mais **ils restent en grande partie cachés à nos yeux d'habitantes et d'habitants** !

Pourtant, les flux de marchandises représentent une part très importante des déplacements dans nos territoires.

Ils constituent ainsi un enjeu fort dont le Plan de Mobilité doit se saisir. Il en a d'ailleurs l'obligation réglementaire.

QU'EST-CE QUE LA LOGISTIQUE ?

C'est la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité*.

Elle concerne aussi bien les flux :



entre les entreprises elles-mêmes



entre les entreprises et les particuliers

La logistique comprend une diversité de filières en fonction des produits transportés (logistique sous température maîtrisée, petits colis...) avec des organisations propres, des types de véhicules spécifiques ainsi que des entrepôts et plateformes adaptées.

*définition de l'Association Française de la Logistique (ASLOG)

1. UN ACCROISSEMENT CONTINU DES FLUX DE MARCHANDISES SUR LE TERRITOIRE

Des flux de marchandises importants pour répondre à nos besoins locaux et de transit

Dans le Rhône, **65 millions de tonnes** de marchandises ont été transportées en 2018. L'importance des flux de marchandises dans notre territoire trouve 2 explications qui se cumulent :

- **sa position géographique** de carrefour national et européen avec **des flux importants qui traversent notre territoire** et des activités logistiques développées pour répondre à ces besoins
- l'importance des activités économiques et de la population qui fait du territoire un **bassin de production et de consommation majeur**.

QUEL POIDS DE MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR HABITANT ?

Les marchandises transportées dans le département du Rhône ont représenté 35 tonnes par habitant en 2018.

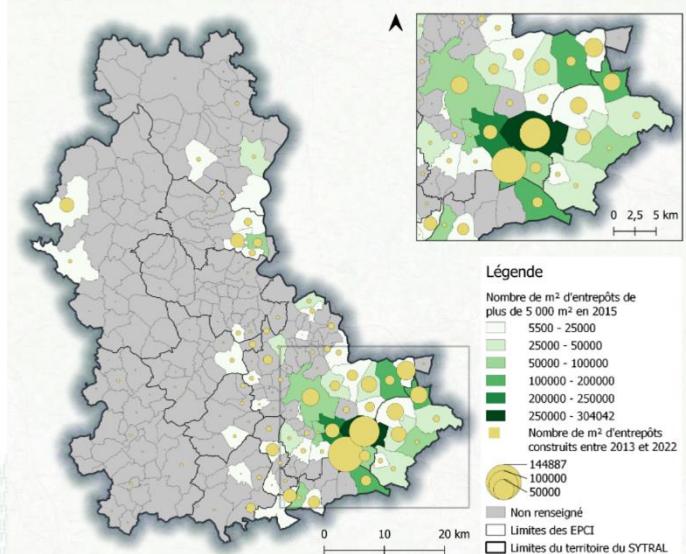


Des flux en croissance continue

Les flux de marchandises connaissent dans notre territoire **une croissance continue** qui constitue un défi majeur pour **répondre à des besoins logistiques toujours croissants**. Elle est également un défi au regard de **l'objectif de réduire les circulations routières**.

Cette augmentation se vérifie dans **les flux à destination des entreprises** (de **+5% par an** environ au cours des 10 dernières années sur la Métropole de Lyon, par exemple). Elle est encore plus marquée dans les flux à destination des particuliers. Les **livraisons à domicile** ou en **points-relais** représentent **20 % des mouvements totaux** de marchandises. En France, le transport de **colis** a augmenté de **15 % par an** depuis 2017 et le chiffre d'affaires du **e-commerce non alimentaire** a progressé de **17 % par an** dans le Rhône entre 2017 et 2022.

RÉPARTITION DES SURFACES D'ENTREPÔTS DE PLUS DE 5 000M² ET CONSTRUCTIONS RÉCENTES



2. UNE LOGISTIQUE ESSENTIELLEMENT ROUTIERE AVEC UN POIDS ENVIRONNEMENTAL IMPORTANT

Des marchandises déplacées quasi-exclusivement par la route

A l'échelle nationale, **89 % du transport terrestre de marchandises est fait par la route** (2019). Le transport ferroviaire décline depuis 2003 (9% en 2019) et le transport fluvial reste marginal (2%).

Notre territoire ne fait pas exception à ces constats nationaux. Pour la **distribution urbaine**, la part modale de la **route est donc quasi-exclusive** car les modes ferrés et fluviaux restent quasi inexistant pour la desserte de l'Agglomération lyonnaise et des autres villes du territoire.

Des flux concentrés autour des polarités du territoire

La répartition des flux de marchandises est **largement concentrée sur les centres urbains**. La **densité de population et la densité d'activités économiques**, notamment de commerces, artisanat et services, au sein des centres-villes expliquent cette concentration.

A l'échelle du territoire, **l'Agglomération lyonnaise** représente logiquement une part importante de ces flux avec, par exemple, **81 % des flux entre entreprises**. En son sein, **Lyon-Villeurbanne** concentre la majorité de ces flux et 44 % des flux à destination des habitants. Dans les autres territoires, on observe la même concentration dans les polarités urbaines. Les **zones d'activités** génèrent ou captent également une part importante de ces flux.

La **répartition des sites logistiques** illustre également bien l'implantation de ces activités sur la **Métropole (notamment dans ses communes de l'Est)** avec des **développements récents dans ses périphéries** à l'Est (CCEL) mais aussi au **Nord** et même à l'**Ouest**. Dans le même temps, les sites de logistiques se sont développés de **manière plus diffuse**, notamment autour de **Villefranche-sur-Saône** ou de **Thizy-les-Bourgs**.

Enfin, il faut souligner **2 pôles logistiques majeurs situés dans le Nord-Isère** (Parc des Chesnes) et dans la **Plaine de l'Ain** (Parc industriel de la Plaine de l'Ain) au service de l'aire urbaine lyonnaise. Ils montrent le développement **d'infrastructures logistiques éloignées du cœur urbain** pour répondre aux besoins en foncier, éloigner les nuisances générées mais qui peuvent aussi induire des distances d'approche plus importantes pour desservir le cœur du territoire.

Une autre caractéristique de notre territoire est que le **transport de marchandises est très largement assuré par des petits véhicules**, inférieurs à 3,5 tonnes, de l'ordre de 65 % des livraisons. On parle de « démassification » des flux qui peut s'expliquer par les petits volumes à transporter ou des contraintes de gabarit en milieu urbain. Elle peut néanmoins **renforcer l'impact du transport de marchandises sur la voirie et sa congestion** en multipliant le nombre de véhicules.

Un poids environnemental très important

Au regard du poids de la route dans le transport des marchandises du territoire, son impact environnemental est très important.

Les **poids-lourds et véhicules utilitaires légers** représentent ainsi à eux-seuls 45 % des émissions de gaz à effet de serre liés aux transports dans le Rhône. Des alternatives à la route et une optimisation des flux sont donc à rechercher pour la desserte des territoires.

Le transport de marchandises a également un effet important sur la **qualité de l'air** avec un parc encore majoritairement motorisé au **diesel**. C'est le cas pour 64 % des Véhicules Utilitaires Légers et 96 % des poids lourds. La flotte de véhicule est globalement **plus récente que sur le reste de la France**. Néanmoins, la **part des véhicules électriques ou Crit'Air 1** (les moins polluants) **reste infime** pour les poids-lourds et très faible pour les véhicules utilitaires légers.

3. DE NOUVELLES SOLUTIONS A IMAGINER

Des atouts pour développer des alternatives aux transports routiers

Si la route représente des avantages évidents en termes de maillage fin et de souplesse, **des pratiques plus intermodales**, liant un transport routier avec du transport ferroviaire ou fluvial, **pourraient être développées**.

C'est d'autant plus le cas que notre territoire bénéficie de **nombreuses infrastructures fluviales** (ports, quais sur le Rhône et la Saône...) **mais aussi de fret ferroviaire** avec de nombreuses voies ferrées desservant directement des entreprises, dépôts, zones industrielles...

De **nouvelles manières de livrer des marchandises dans les coeurs urbains** commencent également à se développer. On peut citer des initiatives en matière de « **cyclo logistique** », avec de plus en plus d'acteurs pour la livraison de colis mais également en matière d'enlèvement de déchets...

Des **projets fluviaux** sont également en développement comme la ligne Beaujo'lyon, qui a transporté 50 tonnes de marchandises entre Villefranche et Lyon depuis sa création en 2022.

Encore émergents, ces nouveaux services sont à déployer plus largement et pour de plus gros volumes.

Mutualiser les flux entre l'Agglomération lyonnaise et le reste du territoire

Une organisation plus en proximité de nos territoires est à rechercher pour limiter nos besoins de déplacements et de transports. En matière de marchandises, **le développement des circuits courts** est intéressant pour ravitailler nos villes. **Encore faut-il que ces flux soient efficacement organisés.**

Il s'agit, par exemple, de **consolider des flux issus de multiples petites structures** (par exemple, des agriculteurs locaux) pour livrer les polarités (en évitant que chaque producteur livre séparément sa petite production).

Des expérimentations sont menées en ce sens pour aider l'émergence de solutions de consolidation des flux.

Accélérer la transition des flottes de véhicules de transport de marchandises

Au regard de sa faible performance environnementale, **l'évolution des flottes de véhicules professionnels** est un enjeu majeur.

Elle devrait être accélérée par le déploiement de la **Zone à Faibles Emissions** (ZFE) de la Métropole avec des aides financières prévues pour faciliter ces transitions. Un schéma directeur du développement des stations de Gaz Naturel Véhicule (GNV) a également été établi sur la Métropole.

Encore très orientés sur le territoire métropolitain, ces accompagnements doivent être pensés à une échelle élargie.

SCHEMA PORTUAIRE LYONNAIS (VNF)

