



2.1 ACTION CADRE



Transformer la logistique et la livraison pour réduire les flux dans les milieux urbains et péri-urbains

Organiser la sobriété et l'efficacité du transport et de la distribution de marchandises vers, sur et depuis l'agglomération

Objectifs opérationnels et finalités

Organiser la logistique de distribution jusqu'au dernier kilomètre en recherchant la mutualisation et l'optimisation des flux, le développement du report modal du routier vers le fer et le fluvial lorsqu'il est possible, et développer plus globalement les solutions décarbonées et actives en milieux urbains et péri-urbains.

Secteur cible / Levier de politique publique

Logistique-
Transports



Justification de l'action cadre et son acceptabilité dans le contexte de local de la qualité de l'air

Une série de mesures pour appuyer les actions en faveur de l'organisation et de la chaîne logistique et de la rationalisation des flux entrants et sortants sur le territoire de l'Eurométropole.

Détail des mesures de l'action-cadre

- ➔ 2.1.1 Adopter et mettre en œuvre un schéma partenarial de logistique urbaine
- ➔ 2.1.2 Mettre en œuvre une politique foncière et d'urbanisme permettant de définir, et de réserver des espaces et des infrastructures dédiées au report modal pour la livraison de marchandises sur les derniers kilomètres



Adopter et mettre en oeuvre un Schéma partenarial de logistique urbaine

Pilote(s) de la mesure (responsable(s) de la mobilisation des moyens pour mise en œuvre et suivi de la mise en œuvre)

Eurométropole de Strasbourg | Service Déplacements

Cible

Transporteurs, commerçants



Partenaires

- ✓ CCI
- ✓ PAS
- ✓ VNF
- ✓ FNTR
- ✓ ADEUS



Polluant(s) concerné(s)

NOx, particules et autres polluants produits par le transport routier GES



Type

- Mesure réglementaire
- Mesure incitative
- Mesure de communication/sensibilisation
- Mesure d'observation/surveillance



Modalités et temporalité de mise en œuvre



- ✓ Réalisation d'un schéma directeur de la logistique urbaine avec les partenaires incluant un volet économie circulaire et la gestion/réduction des déchets
- ✓ Animation d'un groupe de travail avec les transporteurs dont l'objet est de partager les avancées des projets et de partager les bonnes pratiques
- ✓ Accompagnement de nouveaux services, en particulier, en faveur du report modal
- ✓ Mise en œuvre et suivi du schéma
- ✓ Continuité de la ZFE-marchandises engagée en 2018

Apports de l'évaluation environnementale

➔ Principale incidence potentielle à anticiper (+ ou -)

- (+) Préservation / protection des sols
- (+) Réduction de la consommation des sols
- (+) Réduction des émissions de GES et des polluants atmosphériques
- (+) Réduction des consommations énergétiques
- (+) Réduction de la production de déchets
- (+) Limitation de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques
- (+) Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes)

➔ Renforcement de l'incidence (+)

Evitement ou réduction de l'incidence (-)

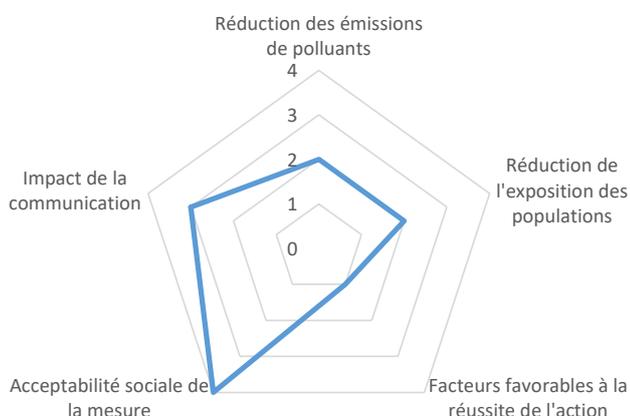
- (+) Intégration d'un volet économie circulaire et la gestion/réduction des déchets afin de renforcer l'incidence positive sur la réduction de la production de déchets au sein du Schéma partenarial de logistique urbaine

Estimation des coûts

- ✓ A déterminer



Evaluation qualitative



Financement

- ✓ A déterminer



Indicateurs de suivi des réalisations

- ✓ Réalisation des études



Indicateurs de suivi des résultats

- ✓ [fonction des projets et actions du Schéma]
- ✓ Tonnes de CO2 évitées



Données pour estimer les gains en émissions et hypothèses pour les calculer

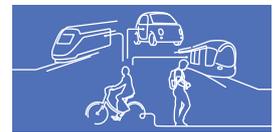
- ✓ Données actuellement impossibles à récupérer auprès des transporteurs (données commerciales privées)
- ✓ Observatoire de la ZFE réalisé par ATMO (comptage de PL + analyse des crit'air)



Calendrier de mise en œuvre

- ✓ A construire





Mettre en œuvre une politique foncière et d'urbanisme permettant de définir, et de réserver des espaces et des infrastructures dédiés au report modal pour la livraison de marchandises sur les derniers kilomètres

Pilote(s) de la mesure (responsable(s) de la mobilisation des moyens pour mise en œuvre et suivi de la mise en œuvre)

Eurométropole de Strasbourg | Service Déplacements

Cible

Acteurs de la logistique, promoteurs immobiliers, aménageurs

Partenaires

- ✓ Port Autonome de Strasbourg
- ✓ VNF
- ✓ SNCF Réseau
- ✓ CCI
- ✓ FNTR
- ✓ ADEUS



Polluant(s) concerné(s)

NOx, particules et autres polluants produits par le transport routier



Type

- Mesure réglementaire
- Mesure incitative
- Mesure de communication/sensibilisation
- Mesure d'observation/surveillance



Modalités et temporalité de mise en œuvre



➔ Initialisation de la démarche de logistique urbaine en modification 5 ou révision du PLUi.) Les premières pistes de réflexion sont les suivantes :

- ✓ Traitement du TMV (transport de marchandise en ville)
- ✓ Réalisation d'une stratégie foncière de la logistique, protection des sites multimodaux, fléchage de foncier dédié pour la logistique urbaine en milieu dense dans le PLUi. zonage dans le cadre du PLUi

➔ Mise en place d'une politique globale de logistique urbaine escomptée pour la prochaine révision du PLUi (échéance à définir)

Apports de l'évaluation environnementale

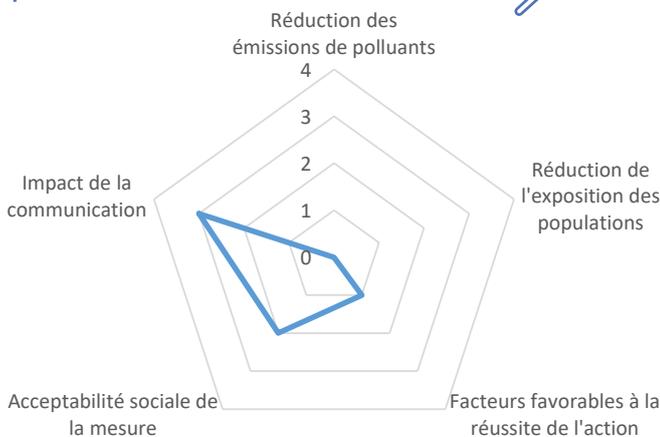
➔ Principale incidence potentielle à anticiper (+ ou -)

- (+) Réduction des émissions de GES
- (+) Réduction des consommations énergétiques
- (+) Limitation éventuelle de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques
- (+) Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes)

➔ Renforcement de l'incidence (+)
Evitement ou réduction de l'incidence (-)

Aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est prévue (incidences potentielles globalement positives)

Evaluation qualitative



Estimation des coûts

- ✓ A déterminer



Financement

- ✓ A déterminer



Indicateurs de suivi des réalisations

- ✓ Définition des secteurs cibles



Indicateurs de suivi des résultats

- ✓ Nombre de permis de construire à destination de la logistique



Calendrier de mise en œuvre

Échéance de démarrage :

Durée de mise en œuvre :

- ✓ Fin 2023





2.2 ACTION CADRE



Décarboner les transports longue distance pour valoriser les reports modaux et les entreprises engagées en ce sens

Organiser la sobriété et l'efficacité du transport et de la distribution de marchandises vers, sur et depuis l'agglomération

Objectifs opérationnels et finalités

Organiser, par la réglementation du trafic, par l'aménagement du territoire, par la coordination des stratégies des opérateurs et par l'animation des acteurs du transport et de la logistique urbaine, un « système transports de marchandises » performant en matière de réduction de l'impact polluant, efficace et rentable.

Secteur cible / Levier de politique publique

Transports de marchandises



Justification de l'action cadre et son acceptabilité dans le contexte de local de la qualité de l'air

Une série d'actions pour co-construire, avec l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur du transport de marchandises et de la logistique urbaine, des engagements partagés pour changer de modèle et réduire la consommation d'énergie, les émissions de polluants et l'empreinte carbone des activités de transport ayant pour origine ou destination l'agglomération strasbourgeoise.

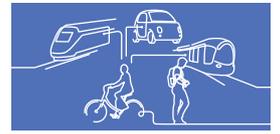
Détail des mesures de l'action-cadre

- ➔ 2.2.1 Étendre les capacités ferroviaires et décarboner le Terminal à Conteneurs Sud afin de permettre la réalisation du report modal des flux de marchandises au départ et à destination du Bas-Rhin
- ➔ 2.2.2 Poursuivre le programme EVE (charte CO2, fret 21) et valoriser les entreprises engagées



2.2.1

FICHE-MESURE



Étendre les capacités ferroviaires et décarboner le Terminal à conteneurs Sud afin de permettre la réalisation du report modal des flux marchandises au départ et à destination du Bas-Rhin

Pilote(s) de la mesure (responsable(s) de la mobilisation des moyens pour mise en œuvre et suivi de la mise en œuvre) – pilotes en tant qu'individu identifié

Port Autonome de Strasbourg

Cible

Entreprises logistiques gérant des flux de marchandise depuis ou vers le Bas-Rhin

Partenaires

- ✓ Union Européenne (UE)
- ✓ Etat
- ✓ Port Autonome de Strasbourg (PAS)
- ✓ Région Grand Est (Région) – à confirmer
- ✓ Collectivité Européenne d'Alsace (CEA) – à confirmer
- ✓ Eurométropole de Strasbourg (EMS) – à confirmer

Polluant(s) concerné(s)

NOx, particules et autres polluants produits par le transport routier GES

Type

- Mesure réglementaire
- Mesure incitative
- Mesure de communication/sensibilisation
- Mesure d'observation/surveillance

Modalités et temporalité de mise en œuvre

- ✓ MOA PAS
- ✓ Réalisation dans le cadre de financements Européens par le programme MIE / CEF et Contrat de Plan Etat-Région

Estimation des coûts

✓ 50 000 000 €

Evaluation qualitative

Financement

- ✓ UE : 20,00%
- ✓ Etat : 15,00%
- ✓ PAS : 40,00%
- ✓ Région (*) : 3,33% à confirmer
- ✓ CEA (*) : 3,33% à confirmer
- ✓ EMS (*) : 3,33% à confirmer

Indicateurs de suivi des réalisations

- ✓ Réception des rapports d'étude
- ✓ Réception des travaux

Indicateurs de suivi des résultats

- ✓ Nombre de conteneurs et de caisses mobiles traités par an

Calendrier de mise en œuvre

Échéance de démarrage :

- ✓ Octobre 2021

Durée de mise en œuvre : 5 ans

- ✓ 2021-2024 – études préalables aux travaux d'extension incluant une étude socio-économique permettant d'estimer les effets environnementaux de l'infrastructure.
- ✓ Fin 2023 : prise de décision du PAS pour encourager la réalisation du projet de terminal
- ✓ 2025-2027 – réalisation des travaux d'extension

Données pour estimer les gains en émissions et hypothèses pour les calculer

- ✓ Nb. kilomètres véhicules thermiques évités, type de véhicule thermique
- ✓ Nb kilomètres parcourus sur réseau ferré (en substitution des véhicules thermiques)

La phase étude comprend une étude socio-économique permettant d'estimer les effets environnementaux de l'infrastructure. Des indicateurs environnementaux seront définis à l'issue de l'étude.

Apports de l'évaluation environnementale

➔* Principale incidence potentielle à anticiper (+ ou -)

- (+) Réduction des émissions de GES et des polluants atmosphériques
- (+) Réduction des consommations énergétiques
- (+) Limitation de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques
- (-) Risques technologiques induits
- (-) Augmentation de l'exposition des personnes aux nuisances

➔* Renforcement de l'incidence (+) Evitement ou réduction de l'incidence (-)

- (-) Réalisation en phase étude, d'une analyse des effets environnementaux permettant de porter la plus grande vigilance à la santé des populations riveraines dans le cadre du développement des projets de développement des transports terrestres.



Poursuivre le programme EVE (charte CO2, fret 21) et valoriser les entreprises engagées

Pilote(s) de la mesure (responsable(s) de la mobilisation des moyens pour mise en œuvre et suivi de la mise en œuvre)

DREAL Grand Est Service Transports

Cible



Les acteurs du transport et de la chaîne logistique

Partenaires

- ✓ ADEME
- ✓ Fédérations professionnelles (AUTF, CGI, FNTR, FNTV, OTRE, TLF...)
- ✓ ORT&L Grand Est



Polluant(s) concerné(s)

NOx, particules et autres polluants produits par le transport routier



Type

- Mesure réglementaire
- Mesure incitative
- Mesure de communication/sensibilisation
- Mesure d'observation/surveillance



Modalités et temporalité de mise en œuvre



- ➔ Définir et mettre en œuvre les modalités de communication pour faire connaître et valoriser les entreprises engagées
 - ✓ Via notamment le projet de carte interactive sur le Portail Logistique mettant en avant les entreprises engagées Objectif CO2
- ➔ Accompagner la tenue de comités régionaux avec les organisations professionnelles
- ➔ Réaliser des actions d'animation à destination des entreprises
 - ✓ Dont celles des fédérations professionnelles
- ➔ Déterminer les modalités de mise en œuvre et suivi de l'ensemble des initiatives menées dans le programme EVE

Objectif fixé de la FNTR : pour le Grand-Est, 294 sensibilisations à atteindre à l'échéance du 31 décembre 2023 soit environ 33 entreprises par an pour l'Alsace

Apports de l'évaluation environnementale

➔ Principale incidence potentielle à anticiper (+ ou -)

- (+) Réduction des émissions de GES
- (+) Réduction des consommations énergétiques
- (+) Limitation de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques

➔ Renforcement de l'incidence (+)
Evitement ou réduction de l'incidence (-)

Aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est prévue (incidences potentielles globalement positives)