

Synthèse de l'étude fondant une ZCR « livraison » sur le périmètre de la Grande Ile de Strasbourg

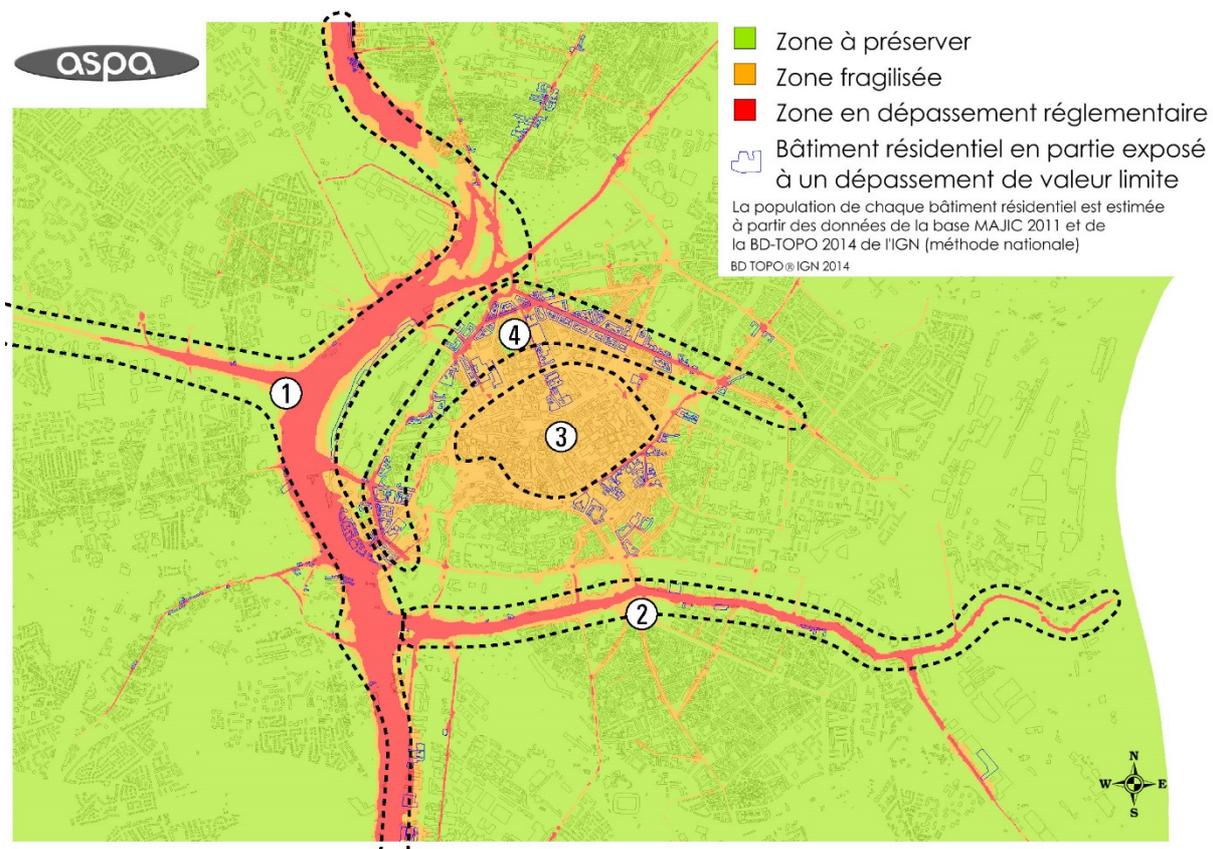
Commanditaire	Eurométropole de Strasbourg
Date de réalisation	Mai 2018
Bureau d'études	RRA – Roland Ribl et associés
Validation	Céline Oppenhauser Eurométropole de Strasbourg

Cette note constitue la synthèse de l'étude accompagnant le projet d'arrêté d'instauration d'une Zone à Circulation Restreinte (ZCR) pour les véhicules de livraison sur le périmètre de la Grande Ile de Strasbourg. Synthèse prévue au titre de l'article L2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales et « *présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique* »

1. Les enjeux du transport de marchandises dans la Grande Ile

A. Une qualité de l'air à assainir prioritairement

La Grande-Ile de Strasbourg (périmètre 3 sur la carte ci-après) est un territoire de la métropole strasbourgeoise identifié comme environnementalement « fragilisé » par l'ASPA, exposant une partie significative de la population (8.800 habitants, 11.600 emplois, 7.400 scolaires) à des concentrations de polluants atmosphériques proches des valeurs limites journalières¹.



B. Une contribution significative du transport de marchandises

De par la concentration des activités tertiaires et commerciales, ce périmètre de la Grande-Ile concentre près de 8% de l'activité de livraison de l'ensemble de l'agglomération pour seulement 0,3% de la superficie. Les stratégies logistiques actuelles qui privilégient une desserte en véhicules utilitaires légers (principalement) et poids lourds contribuent fortement aux émissions routières et donc aux niveaux de pollution constatés, on estime qu'ils contribuent ainsi à 18% des émissions routières de NOx sur ce périmètre.²

¹ Plan de Protection de l'agglomération strasbourgeoise, avril 2014, ASPA

² Outil_ZCR version v1.31, CITEPA, Juillet 2017

C. Les autres enjeux que posent les modalités actuelles de transport de marchandises

Le transport de marchandises est également à l'origine de problèmes d'insécurité. Bien que les véhicules de gros gabarit ne représentent qu'une très faible part des livraisons en centre-ville, leur présence sur le domaine public génère un certain nombre de contraintes pour les autres usagers, voire de conflits.

Enfin au-delà de la pollution environnementale, l'optimisation des circuits de livraison et la mutualisation doivent aussi permettre de limiter les nuisances sonores et les risques de dégradation du patrimoine remarquable.

1. Description des évolutions réglementaires envisagées sur la périmètre Grande Ile

A. Objectif : vers la fin des livraisons en véhicule Diesel

Suite aux démarches de co-construction engagées par la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg avec les partenaires du territoire, rassemblant une centaine d'acteurs privés et publics de la logistique et des commerçants, la collectivité a adopté par la délibération du 23 octobre 2017 des évolutions réglementaires favorisant l'usage de véhicules de livraison propres avec un objectif de « sortie du diesel » du périmètre de la Grande Ile à l'horizon 2021-2022.

B. Phase 1 (2018) : harmonisation réglementaire et première étape d'une ZCR livraison

Au premier 1^{er} septembre 2018 les évolutions suivantes auront lieu :

- harmonisation des règles de circulation et de stationnement des véhicules de livraison sur l'ensemble du territoire de la Grande Ile,
- introduction d'une heure supplémentaire de circulation et de stationnement des véhicules de livraison pour les véhicules propres (électriques et GNV) entre 10h30 et 11h30,
- passage de la durée des livraisons autorisées pour les véhicules non électriques et GNV de 11h00 à 10h30,
- limitation des tonnages maximum autorisés à 7,5t de PTAC (des dérogations pourront être accordées par les services municipaux compétents), leur périmètre sera défini avant l'entrée en vigueur de la mesure en concertation avec les entreprises des filières de distribution),
- **mise en œuvre d'une première étape de Zone à Circulation Restreinte (ZCR) au sens réglementaire du terme**

Cette ZCR aura les caractéristiques suivantes :

- Usagers interdits : véhicules Diesel de livraison (VUL ou PL) sans pastilles CRIT'Air ou pastilles CRIT'Air 5
- Dérogations : aucune dérogation prévue
- Temporalité : durant les périodes réglementaires de livraison
- Moyens de contrôle : contrôle des véhicules circulants par la police municipale (vérification des pastilles, de la carte grise et du bon de livraison).
- Durée de la mesure : sans limitation de durée

L'outil ZCR ainsi envisagé constituera une première étape dans la mise en œuvre de la mesure 18.3 (« Restreindre l'accès aux véhicules les plus polluants dans certaines zones et sur certains axes ») du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Agglomération Strasbourgeoise en vigueur.

C. Phase 2 (2019) : ZCR livraison renforcée et ZCR tous véhicules.

Dès le 1er septembre 2019, la ZCR livraison sera renforcée par l'interdiction de circuler pour les véhicules de livraison Diesel équipés de pastilles CRIT'Air n°4.

Une zone de circulation restreinte « tout véhicule » est parallèlement à l'étude avec un objectif de mise en œuvre d'une première phase également dès 2019. Si le périmètre et l'assiette (choix des pastilles à autoriser) de la mesure restent à être validés, les deux actions sont pensées de manière complémentaires et devront être articulées notamment via une évaluation conjointe.

D. Phase 3 (2021-2022) : fin des livraisons en véhicules Diesel

En 2021-2022, la ZCR sera à nouveau renforcée pour interdire totalement les véhicules de livraison Diesel dans le périmètre de la Grande Ile. D'ici ce délai des mesures permettant l'automatisation des mesures de contrôles devront être mises en place.

E. Mesures d'accompagnement : une stratégie de mutualisation pour les derniers kilomètres

Le durcissement des contraintes d'accès à la Grande Ile par l'encouragement à l'usage de véhicules propres est le premier point d'une stratégie fine visant à faire gagner en efficacité la logistique urbaine strasbourgeoise.

L'étude sur l'opportunité de services logistiques souligne les potentiels de mutualisation de deux segments de livraisons :

- les produits frais (fruits et légumes, viandes, plats préparés, marée) : les restaurateurs s'approvisionnent principalement en compte propre laissant une forte marge de mutualisation si une partie de ces flux passait par un service logistique,
- la messagerie : malgré le caractère fortement concurrentiel de cette activité, des initiatives privées de mutualisation sont d'ores et déjà lancées principalement entre différentes enseignes d'un même groupe.

Depuis 2015, la collectivité prépare avec les acteurs de la logistique et des filières concernées la stratégie Logistique urbaine. En particulier, elle a animé avec les acteurs du marché gare des sessions de travail afin de favoriser l'implantation d'un service de mutualisation sur le frais par les acteurs marché gare de Strasbourg Cette action a débouché en mars 2018 sur l'installation d'un nouvel acteur du transport sur le site du marché gare, proposant aux grossistes de ne plus assurer eux-mêmes les derniers kilomètres (les plus contraints) mais de pouvoir le cas échéant, confier cette tâche à des acteurs spécialisés et proposant ce service mutualisé en véhicules propres ou vélos-cargos pouvant assurer la livraison selon une plage horaire élargie.

La collectivité s'appuie sur des acteurs « chef de file », la SAMINS en particulier se positionne en tant qu'animateur du développement d'un service de mutualisation des produits filière frais porté par les acteurs actuels du marché gare de Strasbourg pour eux-mêmes et pour l'ensemble des acteurs de la filière.

1. Bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de la ZCR « livraison »

A. Préalable : Structure du trafic et part de la fonction livraison à l'échelle de la Grande Ile

26.500 véhicules franchissent quotidiennement le cordon de la Grande Ile un jour ouvré de semaine (chiffre 2009), vu l'échelle relativement réduite du périmètre il est admis que le trafic au cordon est représentatif du trafic total (trafic interne marginal). Le trafic se compose de 85% de véhicule particulier, pour 11% de VUL, 2% de poids lourds et 2% de deux-roues motorisés.

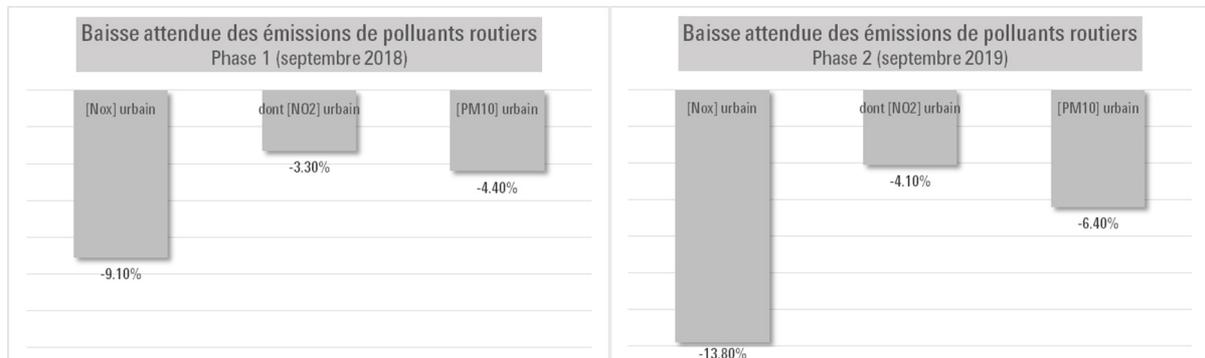
Une enquête livraison réalisée en 2012 permet de retrouver en première approximation l'intégralité des trafics VUL + PL comptabilisés au cordon. Par la suite, il sera donc considéré que le trafic circulant est celui comptabilisé au cordon et la régulation CRIT'Air sur les véhicules de livraison sera sensiblement équivalente à une régulation s'effectuant sur l'ensemble des VUL + PL.

	Nombre de véhicules traversant quotidiennement le cordon de la Grande-Ile (1)		Nombre de véhicules assurant une livraison hors triporteur (2)	
Véhicule particulier	22 525	85%		
Véhicule utilitaire léger	2 915	11%	3 077	87%
Poids lourds	530	2%	460	13%
Deux roues-motorisés	530	2%		
	26500		3 537	

(1) Selon enquête cordon 2009, trafic constaté un mardi ouvré

(2) Selon diagnostic Freturb réalisé par Interface Transport en 2012

B. Des bénéfices environnementaux malgré une assiette faible d'usagers impactés



L'outil de simulation ZCR v1.31 de juillet 2017 développé par la CITEPA permet d'évaluer les bénéfices environnementaux de la politique de régulation des livraisons de la Grande Ile :

- -9% des émissions de NOx dès 2018 (-14% en 2019)
- -3% des émissions de NO2 dès 2018 (-4% en 2019)
- -4% des émissions de particule fine PM10 dès 2018 (-6% en 2019).