

**METROPOLE DU GRAND PARIS**

**SEANCE DU CONSEIL DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS**

**DU MARDI 15 FEVRIER 2022**

**CM2022/15/02/08 : ACTE 2 DU PACTE POUR UNE LOGISTIQUE METROPOLITAINE : NOUVELLES ORIENTATIONS STRATEGIQUES EN FAVEUR DE LA LOGISTIQUE URBAINE**

---

La Métropole du Grand Paris se doit d'offrir à ses usagers des structures et des réseaux performants permettant la circulation des personnes et des biens. Le dynamisme et la prospérité économique des territoires sont intimement liés aux échanges de marchandises qui répondent aux besoins des populations et des entreprises.

Cependant, les habitants et les usagers aspirent à un cadre de vie sain et apaisé qui s'accommode mal des nuisances et des gênes générées aujourd'hui par le transport et la livraison de marchandises, à savoir la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la congestion, la sécurité, etc.

L'efficacité de l'approvisionnement des villes constitue un enjeu essentiel à la fois en termes d'efficacité économique, de bien-être des habitants et de sécurité. La logistique urbaine et le transport de marchandises en ville connaissent, en effet, un développement rapide depuis quelques années, portés notamment par l'explosion du e-commerce et les nouvelles pratiques de consommation. La crise sanitaire est venue consolider ces tendances. Elle a démontré l'efficacité et la capacité d'adaptation du commerce en ligne, l'adoption nécessaire de nouvelles pratiques de distribution par le commerce de proximité ainsi que l'ancrage désormais solide de la livraison à domicile parmi les pratiques des urbains.

De plus, la dynamique haussière des prix fonciers en zone urbaine dense ainsi qu'un coût de transport faible ont renvoyé les fonctions logistiques vers des périphéries de plus en plus lointaines. Toutefois, les besoins en petites ou moyennes surfaces augmentent également en zone dense pour répondre aux besoins du e-commerce et se heurtent à la pression foncière en cœur de métropole.

Enfin, le territoire métropolitain est en profonde mutation : Grand Paris Express, JOP2024, aménagement de nombreuses ZAC ... Hors les déchets du BTP représentent en Ile-de-France environ 30 millions de tonnes/an, dont 20 millions de terres excavées. Les travaux liés au Réseau Express du Grand Paris ainsi que ceux liés à l'organisation des JOP2024 vont s'ajouter à tous les projets déjà en cours dans la Métropole et représenteront des millions de tonnes de matériaux et de déchets à transporter quotidiennement.

Ces évolutions ont mis encore plus en exergue les externalités négatives associées à la distribution urbaine, qu'elles soient environnementales (congestion, pollution), économiques (part grandissante du coût du dernier kilomètre dans la chaîne logistique) et sociales (conditions de travail dégradées pour les livreurs, précarité).

## **1. Le Pacte pour une logistique métropolitaine**

Dans ce contexte et compte tenu de ses compétences en aménagement de l'espace métropolitain, développement et aménagement économique social et culturel, protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, la Métropole s'est très vite saisie des enjeux de logistique urbaine.

En effet, le Conseil de la métropole a approuvé le 28 juin 2018 son Pacte pour une logistique métropolitaine. Il constitue un acte fort de la Métropole pour une logistique urbaine durable.

Depuis sa mise en œuvre, le Pacte a permis de :

- Fédérer l'écosystème logistique sur le territoire (A date 82 partenaires, dont 24 collectivités et EPT),
- Sensibiliser les collectivités à la logistique urbaine, thématique mal connue et transverse, impactant les services de la voirie, du commerce, ...
- La Métropole a réalisé 4 mémos avec ses partenaires :
  - « Intégrer la logistique dans les opérations d'aménagement »,
  - « Harmoniser les réglementations de transports de marchandises »,
  - « Mutualiser les espaces logistiques »,
  - « Penser au fluvial pour le transport de marchandises »,
- Sensibiliser les consommateurs aux enjeux logistiques à travers un Challenge consomm'acteur,
- Construire un référentiel réglementaire commun du transport de marchandises.

La Métropole a ainsi construit les bases d'une politique volontariste de logistique urbaine durable.

## **2. L'acte 2 du Pacte : nouvelles orientations stratégiques en faveur de la logistique urbaine**

Le 15 mai 2020, face à la crise sanitaire, le Conseil métropolitain a voté à l'unanimité un plan de relance de plus de 100 millions d'euros pour une métropole durable, équilibrée et résiliente.

A travers ce plan de relance, la Métropole a, entre autres, choisi de mobiliser les entreprises et les acteurs du transport de marchandises afin de mettre en œuvre une démarche partagée de diminution drastique des émissions de polluants atmosphériques.

La pandémie de la Covid 19 a bousculé les habitudes et transformé les sociétés. La nécessité de repenser les livraisons en ville était déjà identifiée, sous l'angle critique, de la pollution, de l'encombrement, de la sécurité... Mais pendant ces temps de confinement, le secteur de la logistique et du transport de marchandises est devenu beaucoup plus visible en tant qu'infrastructure stratégique pour les villes. La logistique urbaine doit donc désormais relever plusieurs défis : l'accélération de son développement, sa transition énergétique et son insertion harmonieuse dans la métropole de demain.

Dans ce contexte, la Métropole souhaite, aujourd'hui, soutenir et réorganiser l'écosystème du transport de marchandises, en prenant en compte l'urgence environnementale mise en exergue par la crise sanitaire. Il faut construire une logistique métropolitaine durable. Le plan de relance

a donc permis de réorienter le *Pacte pour une logistique métropolitaine* vers des objectifs plus opérationnels. Le projet de l'acte 2 du pacte a vu le jour à cette occasion.

La présente délibération a deux enjeux :

- approuver les actions opérationnelles inscrites dans l'Acte 2 du Pacte,
- à créer une instance de gouvernance Public / Privé pour faire vivre le Pacte pour une logistique métropolitaine.

### **3. Les actions opérationnelles de l'Acte 2**

Le projet de l'acte 2 du Pacte a donc été construit suite à la crise sanitaire et au plan de relance. Cette nouvelle feuille de route de la politique métropolitaine en matière de logistique urbaine prend largement en compte les enjeux environnementaux auxquels nous allons devoir faire face dans les prochaines années. Elle se décline autour de 5 axes :

#### ***Axe 1 : Accélérer la transition des flottes de véhicules de transport routier de marchandises, en lien étroit avec la mise en place de la ZFE métropolitaine***

La Métropole souhaite favoriser une vision commune et réaliste entre les différents acteurs ; logisticiens, constructeurs automobiles, énergéticiens et collectivités. La Métropole va conduire une démarche de co-construction, avec ces différents acteurs économiques, d'un dispositif d'accompagnement aux prochaines étapes de la ZFE, à travers un diagnostic (enquêtes téléphoniques, entretiens, focus groupes ...) et des ateliers d'animation.

#### ***Axe 2 : Expérimenter et déployer sur le territoire des pratiques logistiques innovantes***

Une logistique urbaine vertueuse ne se construit pas seulement grâce à un renouvellement des flottes de véhicules. En effet, pour répondre aux enjeux de congestion, il faut diminuer le nombre de véhicules, éviter les échecs de livraisons et les retours à vide, favoriser l'intermodalité et les livraisons à horaires décalés... Autant de modèles logistiques innovants que la Métropole souhaite tester avec les collectivités de son territoire. En s'appuyant sur le programme métropolitain « Innover dans la Ville », les collectivités qui souhaitent expérimenter, pourront bénéficier d'expertise, d'un accompagnement technique et financier.

#### ***Axe 3 : Développer le transport par voie fluviale***

La Métropole souhaite également favoriser la voie d'eau en poursuivant son travail avec ses partenaires VNF et Haropa Port (événement de promotion du transport fluvial, diffusion des outils ... ). De plus, dans le cadre de la mobilisation de la Métropole pour le développement de l'Axe Seine, impulsée par le Président, la Métropole va jouer un rôle pilote pour le soutien à la logistique fluviale.

#### ***Axe 4 : Réimplanter du foncier et de l'immobilier logistique en zone urbaine dense***

Une stratégie de logistique urbaine durable repose sur la qualité des outils d'aménagement. Cependant, le foncier disponible à l'échelle métropolitaine reste rare et cher. La Métropole souhaite donc favoriser et pérenniser le foncier et l'immobilier logistique sur son territoire en déclinant plusieurs actions :

- Un traitement particulier de la logistique urbaine à travers les outils métropolitains : procédure de consultation (IMGP), AMI, AAP ...,
- Un argumentaire / une sensibilisation des élus,

- Une étude sur les impacts de la ZFE sur le foncier logistique, les leviers de la Métropole et les sites d'opportunité sur le territoire,
- Un travail de catégorisation des fonciers mutables en objets logistiques,
- L'entrée au capital de la SOGARIS.

- **Axe 5 : Piloter la politique publique par la donnée**

Les collectivités possèdent peu ou pas de données sur le transport de marchandises.

La Métropole souhaite s'inscrire dans des expérimentations portant sur l'acquisition ou la collecte de données de transport de marchandises, à travers le programme *Data* de la Métropole mais également grâce à des projets collaboratifs et notamment européens.

Ces 5 axes sont déclinés en fiches actions qui seront définies, précisées ou révisées au fur et à mesure de la vie du Pacte et de ses instances de gouvernance. Les fiches actions à date sont présentées en annexe.

De plus, pour mener à bien l'Acte 2 du Pacte et construire sa politique de logistique urbaine durable, la Métropole doit pouvoir s'appuyer sur les communes et les EPT de son territoire. C'est pour cette raison qu'une démarche de sensibilisation à la logistique urbaine à travers une animation des territoires ainsi que la construction d'un réseau de référents logistiques sont également mis en place.

Enfin, dans le cadre de la mise en œuvre des différentes actions de l'Acte 2 du Pacte la Métropole pourra s'appuyer sur :

- Des organismes de recherche : accompagnement dans la structuration de la démarche, partage de leurs études et de leurs données, et définition d'indicateurs de suivi pour chaque action,
- Une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO).

#### **4. La gouvernance**

Le transport de marchandises relevant de logiques privées, la mise en place de nouveaux schémas organisationnels et de solutions innovantes ne pourra être établie avec succès sans la participation active des partenaires privés : transporteurs, logisticiens, commerçants, artisans, grossistes, grande distribution, entreprises du BTP, chargeurs, énergéticiens, etc. auxquels il conviendra d'associer les partenaires publics concernés.

##### **4.1. Le comité de pilotage**

Aussi, afin de piloter, de mettre en œuvre, d'évaluer et d'actualiser la stratégie et les mesures de l'Acte 2 du Pacte pour une logistique métropolitaine, une gouvernance spécifique est nécessaire. Il est proposé de créer un comité de pilotage représentatif de l'écosystème métropolitain de logistique urbaine. Il sera composé des principaux représentants des différents acteurs professionnels de l'écosystème de la logistique urbaine qui seront sollicités sur courrier d'invitation du Président.

Il sera demandé à ces membres une forte collaboration avec la Métropole, un engagement à participer à toutes les réunions, à informer les adhérents, à participer aux actions de sensibilisation, etc.. Chaque membre désignera un représentant et un suppléant.

Ce groupe sera présidé par Jean-Michel GENESTIER, conseiller métropolitain délégué à la logistique métropolitaine et piloté par la direction de l'attractivité, du développement de l'économie et du numérique de la Métropole. Ce comité se réunira 2 à 3 fois par an.

Selon les thématiques abordées d'autres partenaires ainsi que d'autres services de la Métropole (environnement, aménagement ... ) pourront être associés aux réflexions et au travail du comité.

Cette instance pilotera à la fois la mise en œuvre des actions de l'Acte 2 du Pacte mais alimentera également les réflexions en logistique urbaine. Elle aura plus précisément pour mission :

- De décliner en projets les actions de la feuille de route de l'Acte 2, d'en suivre l'avancement,
- De rechercher les synergies entre les projets, les acteurs, les initiatives autres que celles émanant de la Métropole,
- De contribuer en fonction de l'actualité, des nouveaux projets d'infrastructures, du lancement d'appels à projets..., à l'émergence de nouvelles propositions d'actions :
  - Par sites (zones industrielles, zones d'activité...),
  - Par filières (grande distribution, matériaux de construction, déchets, e-commerce ...),
  - Par mode d'approvisionnement (routier, fluvial, ferroviaire ...),
  - Par solutions : mutualisation, actions foncières ...,
  - Par technologies et systèmes d'information,
- De faire émerger et d'accompagner des projets innovants en lien, entre autres, avec les développements numériques,
- De participer à la dissémination des résultats, à l'information et à l'accompagnement des acteurs économiques au plus près des territoires.

#### **4.2. Le comité des partenaires**

D'autre part, un comité des partenaires rassemblera annuellement les élus métropolitains et tous les signataires du Pacte, permettant un partage de l'avancement de l'ensemble de la démarche et des actions spécifiques.

Il est donc proposé au Conseil métropolitain de délibérer pour :

- approuver les nouvelles orientations stratégiques en faveur de la logistique urbaine et du transport de marchandises en Ville (Acte 2 du Pacte),
- approuver la gouvernance et les axes stratégiques du Pacte pour une logistique métropolitaine.

### **LE CONSEIL DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS**

**Vu** le Code général des collectivités territoriales, notamment l'article L5219-1,

**Vu** la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) et notamment son article 12,

**Vu** la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) et notamment son article 59,

**Vu** le décret n°2015-1212 du 30 septembre 2015 constatant le périmètre, fixant le siège et désignant le comptable public de la métropole du Grand Paris,

**Vu** la délibération CM2017/06/05 adopté par le Conseil de la Métropole du Grand Paris le 23 juin 2017 prescrivant la procédure d'élaboration du schéma de cohérence territoriale de la Métropole du Grand Paris,

**Vu** la délibération CM2017/12/08/05 portant définition de l'intérêt métropolitain en matière de développement et d'aménagement économique, social et culturel,

**Vu** la délibération CM2018/11/12/12 adoptée par le Conseil de la Métropole du Grand Paris le 12 novembre 2018, relative à l'adoption du plan climat-air-énergie métropolitain,

**Vu** la délibération CM2017/12/08 sur la compétence « soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie » de la Métropole du Grand Paris,

**Vu** la délibération CM2017/12/08/10 sur la compétence « lutte contre la pollution de l'air » de la Métropole du Grand Paris,

**Vu** la délibération CM2017/12/08/09 sur la compétence « lutte contre les nuisances sonores » de la Métropole du Grand Paris,

**Vu** la délibération CM2018/06/28/02 sur l'adoption du Pacte pour une logistique métropolitaine

**Vu** la délibération CM2020/05/15/04 du 15 mai 2020 approuvant le plan de relance de la Métropole du Grand Paris,

**Vu** le projet d'acte 2 pour une logistique métropolitaine, annexé à la présente délibération,

**Considérant** que la Métropole du Grand Paris est constituée notamment en vue de la définition et de la mise en œuvre d'actions métropolitaines afin d'améliorer le cadre de vie des habitants, de réduire les inégalités entre les territoires qui la composent, de développer un modèle urbain, social et économique durable, moyens d'une meilleure attractivité et compétitivité au bénéfice de l'ensemble du territoire national,

**Considérant** que les mesures du Pacte concourent à l'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'air, permettront d'améliorer les flux logistiques au regard des évolutions en cours, de maintenir un potentiel foncier logistique et d'intégrer des fonctions logistiques dans l'aménagement du territoire, d'encourager la transition énergétique et l'adaptation aux changements climatiques, et enfin que ses actions favoriseront une démarche partenariale volontaire entre acteurs privés et publics,

**Considérant** que le Pacte pour une logistique métropolitaine a pour but d'optimiser les flux et livraisons, de favoriser la transition des flottes vers des véhicules à faibles émissions, de valoriser l'intégration des fonctions logistiques dans l'urbanisme et les projets d'aménagement et de faire du consommateur un maillon facilitateur de la chaîne logistique,

**Considérant** qu'il convient, suite à la crise sanitaire et au plan de relance de la Métropole, d'affirmer son rôle et ses actions en matière de logistique urbaine et de transport de marchandises en ville auprès des partenaires privés et institutionnels,

**Considérant** qu'il s'agit de mettre en place une démarche ainsi qu'une gouvernance partenariale Public /Privé, afin de construire un espace de dialogue, de constituer un réseau métropolitain d'acteurs de la logistique, de mobiliser les partenaires publics et privés et de partager les bonnes pratiques,

La commission « Développement économique et Attractivité » consultée,

#### **APRES EN AVOIR DELIBERE**

**APPROUVE** les nouvelles orientations stratégiques en faveur de la logistique urbaine et du transport de marchandises en ville telles que décrites dans le pacte 2 pour une logistique métropolitaine.

**APPROUVE** la gouvernance et la démarche de mise en œuvre du Pacte pour une logistique métropolitaine telles que décrites dans pour une logistique métropolitaine.

**AUTORISE** le Président à transmettre le Pacte 2 aux maires, aux présidents des Etablissements Publics Territoriaux et aux partenaires identifiés.