

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

ENJEUX ET OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE CLIMATIQUE

Le transport de marchandises représente environ 10% des émissions de gaz à effet de serre du canton de Genève. Majoritairement effectué par voie routière, ce transport est une source majeure de pollution atmosphérique. Il contribue par ailleurs à la congestion du trafic et à la saturation du stationnement sur les voies publiques, deux problématiques qui pénalisent les déplacements professionnels autant qu'individuels.

Le *Plan d'actions marchandises et logistique urbaine 2019-2023 (PAM)* vise, à horizon 2030, une réduction de 30% des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports de marchandises par rapport à 1990. Les objectifs sont les suivants:

- Une organisation centralisée des livraisons en zone urbaine (centre de distribution urbaine, sas de livraison pour les entreprises, points relais pour les clients);
- Le développement des modes alternatifs au transport routier pour les livraisons de marchandises (fret, modes doux pour les livraisons «dernier kilomètre», transport fluvial, etc.);
- La mutualisation et l'optimisation du transport de marchandises (massification des flux);
- La réduction de l'impact CO₂ des transports routiers restants (motorisations alternatives, véhicules plus efficaces);
- Une logistique des chantiers plus vertueuse (recyclage in-situ, mutualisation, etc.).



RÔLE DE LA COMMUNE ET AXES PRIORITAIRES D'INTERVENTION

La réduction de l'impact CO₂ des transports de marchandises repose à la fois sur des mesures d'aménagement du territoire, d'organisation des stationnements et voies de circulation, et sur des mesures d'information et d'accompagnement des professionnels et des consommateurs. Les communes ont sur ces différents aspects un rôle clé à jouer pour permettre la réduction absolue des déplacements liés aux livraisons, ainsi que la limitation des impacts négatifs qu'elles génèrent localement.

Les axes prioritaires d'intervention au niveau communal sont les suivants:

- Favoriser la mise en place de dispositifs de livraison «dernier kilomètre» basés sur les modes doux (via l'aménagement des voies de mobilité douce, la réservation d'espaces de stockage dans les quartiers et bâtiments, l'encouragement aux entreprises fournissant des services dans ce domaine, etc.).
- Promouvoir la mise en place de sas de livraison¹ où les clients peuvent récupérer leurs colis.
- Informer et soutenir les entreprises de leur territoire en vue d'optimiser les modes de livraison liés à leurs activités (par exemple mutualisation des livraisons et des véhicules entre entreprises).
- Informer et sensibiliser les habitants et acteurs économiques de leur territoire sur les impacts de leurs comportements d'achat en termes de livraison.

¹ La livraison en sas consiste à créer un espace de livraison avec un système d'accès permettant au livreur de déposer sa marchandise de façon indépendante. Un sas peut être fixe ou modulable. Dans les commerces, il peut occuper une surface dédiée (ce qui réduit la surface de vente ou de stockage), ou se déploie uniquement en dehors des horaires d'ouverture et redevient de la surface commerciale en journée. De même, il peut être rattaché à un point de vente ou mutualisé entre plusieurs commerces.

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL (PDCom)

En tant que planification directrice, le PDCom offre l'occasion à la commune de:

- Définir, en tenant compte des spécificités de son territoire, des objectifs cadres et axes d'intervention en faveur d'une réduction de l'impact CO₂ des transports de marchandises;
- Inscrire, et si possible spatialiser, les mesures d'échelle communale (dont la mise en œuvre peut s'effectuer en collaboration avec le canton). Par exemple:
 - ◇ Définition d'une réglementation en matière de livraison dans le centre ville/village;
 - ◇ Conception d'un réseau de pistes cyclables adapté aux besoins des livraisons en mode doux (vélo-cargo, triporteurs, etc.);
 - ◇ Planification d'un réseau de points relais/sas de livraison à l'échelle du territoire communal, en tenant compte des flux de déplacements individuels et professionnels.



PLANS LOCALISÉS DE QUARTIER (PLQ) ET AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE

Le PLQ constitue le niveau adéquat pour définir notamment:

- L'organisation des stationnements:
 - ◇ Stationnements pour la mobilité douce intégrant les besoins propres aux vélo-cargo, triporteurs, etc.;
 - ◇ Cases de livraison pour les professionnels;
- La conception et la réservation d'espaces pour des sas de livraison et points relais centralisés au niveau des quartiers (mesures constructives, dispositifs contractuels pour l'affectation prioritaire des surfaces en référence à des critères d'intérêt public);
- Les caractéristiques des voies de mobilité douce appelées à accueillir des livraisons (dimensionnement, continuité jusqu'aux points de livraison et pieds d'immeuble).

La mise en œuvre des mesures liées aux bâtiments et au stationnement privé sera suivie dans le cadre, notamment, des préavis donnés par la commune sur les autorisations de construire.

POUR ALLER PLUS LOIN / ACTIONS EXEMPLAIRES

[Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019-2023](#), Office cantonal des transports 2018
[Les marges de manœuvre des villes dans la logistique urbaine](#), Conférence des villes pour la mobilité 2019
[Offre innovante pour le «dernier kilomètre»](#), conférence métropolitaine de Zurich
[Mobilité hydrogène](#), État de Genève