



Postulat concernant une politique de la logistique urbaine pour l'Agglomération de Fribourg

Post_Leg2016-2021_2018_009

Auteur : Nicolas Schmidt (Villars-sur-Glâne)

Co-signataires : Gilles de Reyff (Givisiez), Gérald Collaud et Oliver Collaud (Fribourg)

Requête

L'Agglomération de Fribourg (ci-après Agglomération) étudie l'utilité d'une politique de la logistique urbaine et en esquisse les grandes lignes.

Développement

La logistique urbaine est un vecteur central pour l'économie locale et a de fortes incidences sur la mobilité et l'environnement. Pourtant la logistique urbaine fait figure de parent pauvre dans la planification spatiale de *l'agglomération fribourgeoise (ci-après agglomération)*. Du *Projet d'agglomération de troisième génération de l'Agglomération (PA3)*, les transports de marchandises sont absents.

Les voitures de livraison des fournisseurs du marché, les tracteurs agricoles chargés de betteraves, les camions livrant les grands commerces, les camions de chantiers, les vélos de Cabamobil, les véhicules pour le ramassage des ordures, les camionnettes des artisans, les achats sur internet livrés à domicile, les zones industrielles desservies par wagons sont autant de facettes d'un transport de marchandises omniprésent mais ignoré. Et pourtant, il garantit l'approvisionnement de notre *agglomération*.

La logistique urbaine est du ressort de *l'Agglomération*. Selon ses Statuts, *l'Agglomération* est en charge des domaines de l'aménagement du territoire, de la mobilité, de la promotion économique et de la protection de l'environnement, tous fortement touchés par la logistique urbaine. Pour les commerces, l'attractivité du centre-ville dépend des coûts et de la qualité de la logistique. Selon certaines sources 20 % des coûts de la logistique sont générés par la partie urbaine. Quant à la mobilité, on peut estimer entre 15 à 25 % la part modale du transport de marchandises dans notre *agglomération*, réalisée pour la moitié par des véhicules de moins de 3.5 tonnes. La logistique urbaine est une source de nuisances et de pollutions. En milieu urbain, les transports représentent entre 35 et 50 % des émissions de gaz à effet de serre. Les marchandises représentent entre 15 et 20 % de ces émissions contre 25 et 30 % pour les voyageurs.

Malgré son importance pour la vitalité de la ville, la logistique urbaine tend à être évincée du centre-ville, à cause de la cherté du foncier et des nuisances de cette logistique. La politique s'en désintéresse. Pourtant, une politique alternative s'impose et est possible. Des pôles de logistique urbaine établis dans les centres permettent de massifier les flux jusqu'au cœur des villes et de desservir les commerces avec des véhicules électriques voire même des vélos cargos. Ces pôles permettraient également de concentrer les flux retours, c'est-à-dire les produits renvoyés, à recycler et les déchets. D'autres pistes sont des zones d'émissions réduites, des régulations sur la taille ou la motorisation des véhicules pouvant accéder à certaines zones.

Vu l'importance de la logistique urbaine, ce postulat demande au *Comité* d'étudier la nécessité d'une politique publique concernant la logistique urbaine et, le cas échéant, d'en esquisser les contours.

Fribourg, le 22 janvier 2018



Postulat betreffend eine städtische Logistikpolitik für die Agglomeration Freiburg

Post_Leg2016-2021_2018_009

Autor: Nicolas Schmidt (Villars-sur-Glâne)

Mitunterzeichner: Gilles de Reyff (Givisiez), Gérald Collaud und Oliver Collaud (Freiburg)

Antrag

Die *Agglomeration Freiburg (nachfolgend Agglomeration)* untersucht den Nutzen einer städtischen Logistikpolitik und skizziert deren Grundzüge.

Begründung

Die Stadtlogistik ist ein zentraler Vektor für die lokale Wirtschaft mit starken Auswirkungen auf Mobilität und Umwelt. Doch die Stadtlogistik scheint in der Raumplanung der Freiburger Agglomeration abwesend zu sein. Denn im *Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3)* kommt der Güterverkehr nicht vor.

Die Lieferwagen der Marktanbieter, mit Gemüse beladene Landwirtschaftsfahrzeuge, Lkws für die Lieferung an Großbetriebe, Baulastwagen, Cabamobil-Fahrräder, Fahrzeuge der Müllabfuhr, Fahrzeuge der Handwerker, über Internet-Einkauf nach Hause gelieferte Waren und Rohstofflieferungen in die Industriezonen gehören allesamt zum facettenreichen und allgegenwärtigen, aber ignorierten Gütertransport. Aber er ist es, der unsere *Agglomeration* mit den notwendigen Waren versorgt.

Die Stadtlogistik liegt im Aufgabenbereich der *Agglomeration*. Gemäss ihren Statuten ist die *Agglomeration* für die Bereiche Raumplanung, Mobilität, Wirtschaftsförderung und Umweltschutz verantwortlich, die alle von der Stadtlogistik betroffen werden. Für die Gewerbe- und Handelsunternehmen hängt die Attraktivität des Stadtzentrums von den Kosten und der Qualität der Logistik ab. Gemäss gewisser Quellen werden 20 % der Logistikkosten durch den städtischen Bedarf generiert. In Bezug auf die Mobilität wird der modale Anteil am Gütertransport in unserer Agglomeration auf 15-25 % geschätzt, wobei ungefähr die Hälfte mit Lieferwagen von weniger als 3,5 t ausgeführt wird. Die städtische Logistik zählt aber auch zu den Lärm- und Luftverschmutzungsquellen. Im städtischen Gebiet stellt das Transportwesen zwischen 35-50 % der Treibhausgasemissionen dar. Von diesen Emissionen gehen zwischen 15-20 % zulasten des Güterverkehrs, während 25-35 % dem Personenverkehr zur Last gelegt werden.

Trotz ihrer Bedeutung für die Vitalität der Stadt scheint die Stadtlogistik infolge der hohen Grundstückspreise und der Umweltbelastung aus dem Stadtzentrum verdrängt zu werden. Die Politik interessiert sich kaum dafür. Eine alternative Politik ist aber dennoch möglich und drängt sich auf. In den Zentren eingerichtete städtische Logistikpools würden es erlauben, den Verkehrsfluss gezielt bis in den Stadtkern zu führen, um die Geschäfts- und Handelsbetriebe mit elektrischen Fahrzeugen oder gar mit Kargo-Fahrrädern zu versorgen. Diese Pools würden ebenfalls mithelfen, den Retourfluss zu konzentrieren, d.h. die zurückgesandten Waren sowie Recycling- und Abfallprodukte. Als weitere Möglichkeiten könnten zum Beispiel reduzierte Emissionszonen geschaffen oder Vorschriften über Abmessung und Motorisierung der Fahrzeuge für den Zugang zu bestimmten Zonen erlassen werden.

Angesichts der Bedeutung der Stadtlogistik verlangt das vorliegende Postulat, dass der *Vorstand* die Notwendigkeit einer öffentlichen Politik in Bezug auf die Stadtlogistik untersucht und gegebenenfalls deren grosse Umriss skizziert.

Freiburg, den 22. Januar 2018