



Interface Transport

« Nous réalisons des **études sur-mesure**
pour apporter des solutions à vos besoins en mobilité des marchandises depuis 1995. »



Étude logistique urbaine en région AuRA

Mai 2023

Rapport de phase 1

Le contexte de l'étude

Cette étude est réalisée pour le compte de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes en 2023. Elle s'inscrit dans un contexte évolutif pour la logistique à l'échelle nationale avec la mise en place de nouveaux espaces de dialogue public-privé (Stratégie France logistique, Conférences régionales du fret et de la logistique, charte avec l'Afilog, ...) et des évolutions réglementaires sur la question des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans le cadre la loi Climat et résilience.

Sur le territoire régional, quatre nouvelles ZFE-m devront ainsi être mises en place avant le 31/12/2024 sur le territoire des agglomérations d'Annemasse, Chambéry, Annecy et Clermont-Ferrand. Elles s'ajouteront aux trois ZFE-m déjà en place à Lyon, Grenoble et Saint-Etienne. Deux autres ZFE-m sont également à l'étude au regard des enjeux de qualité de l'air sur les territoires de la Vallée de l'Arve (Communautés de communes Cluses-Arve et Montagnes, Pays Rochois, Vallée de Chamonix-Mont Blanc, Faucigny-Glières et Pays du Mont Blanc) et de Valence.

La mise en œuvre progressive des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans ces agglomérations constitue une opportunité pour **engager la transition vers une logistique plus durable**. Pour y parvenir, il sera souvent nécessaire de **questionner les organisations logistiques** sur les territoires et notamment d'accompagner les acteurs économiques par la création de nouveaux espaces logistiques plus proches des villes. L'objectif de la mission est donc d'accompagner les collectivités pour qu'elles puissent mener à bien ce défi.

Dans cette optique, la mission vise à :

- Contribuer à une meilleure connaissance des spécificités territoriales en matière de logistique urbaine
- Construire des outils méthodologiques à destination des collectivités pour :
 - ✓ Recenser le foncier logistique (implantations existantes et potentielles) ;
 - ✓ Aider à la décision pour l'implantation de nouveaux espaces de logistique urbaine (identification et caractérisation des besoins).

Ce rapport synthétique, accompagné des 9 monographies des territoires concernés par la mise en place de ZFE-m, répond au premier de ces objectifs : la connaissance du fonctionnement logistique de ces agglomérations. Il présente les enjeux communs, les leviers d'actions et les freins à lever ainsi qu'un carnet des bonnes pratiques.

Diagnostic de l'organisation logistique des territoires

- Le poids relatif de la logistique sur les différents territoires d'étude (emploi, entrepôts, ...)
- Les enseignements de la modélisation des flux de marchandises B2B et B2C
- L'organisation territoriale de la distribution – l'exemple de la messagerie et de la messagerie express
- L'analyse comparée des parcs de véhicules
- Le maillage en station d'avitaillement alternatif
- La prise en compte des enjeux de logistique urbaine sur les territoires
- Le retour sur les entretiens menés avec les professionnels
- Quelques exemples inspirants d'espaces logistiques urbains sur d'autres territoires

LE POIDS DE LA LOGISTIQUE SUR LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES D'ÉTUDE (EMPLOIS, ENTREPÔTS...)

Méthodologie employée

Les éléments suivants permettent d'analyser le poids relatif de la logistique et du transport sur les territoires étudiés.

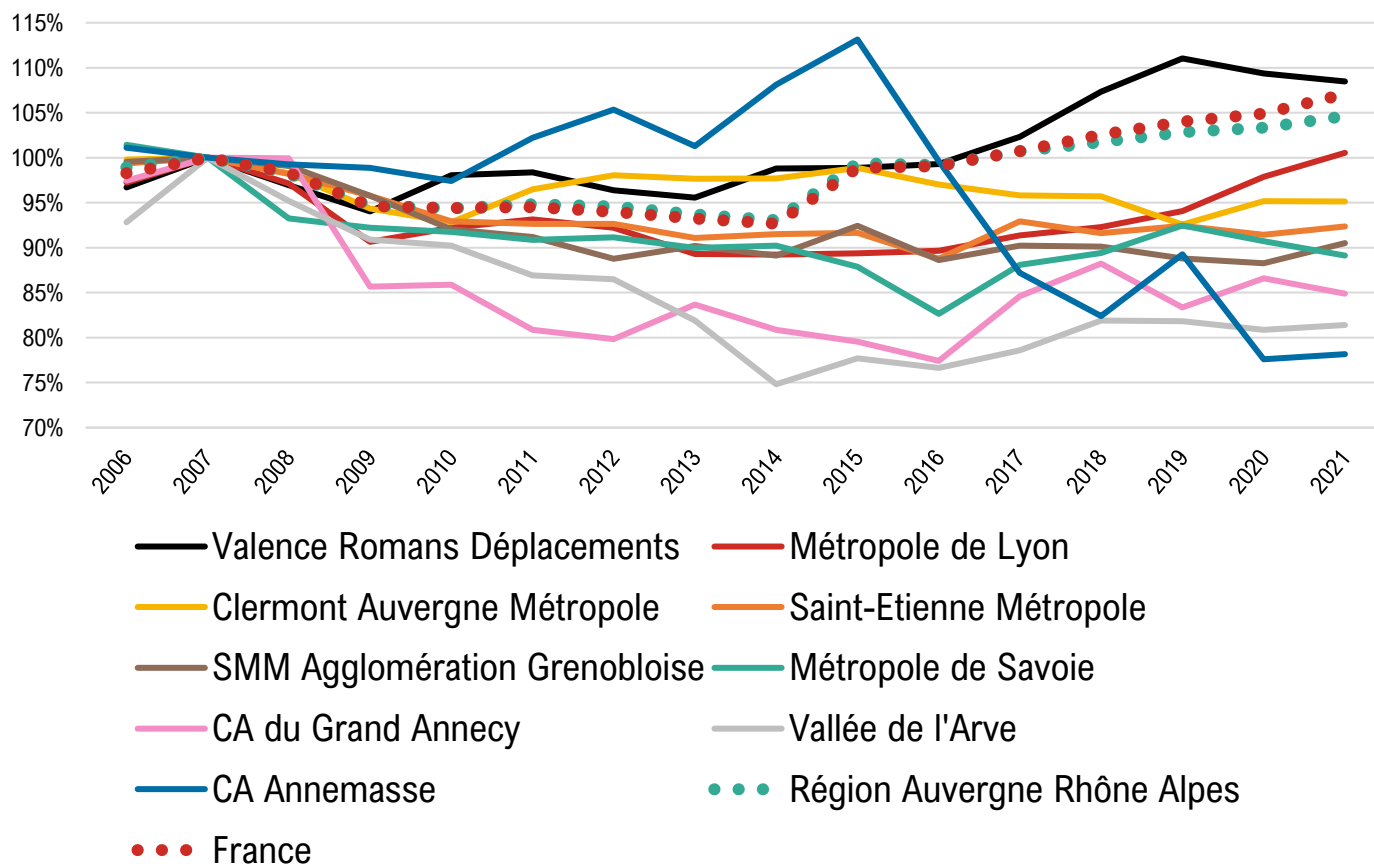
Les **chiffres de l'emploi logistique des territoires** sont issus de la **base de données Open Urssaf** (Effectif salariés du secteur privé réparti par code APE entre 2006 et 2021). Ont été retenus les codes APE de la logistique pour compte d'autrui selon la définition de l'Afilog qui fait référence en la matière :

- 49.20Z Transports ferroviaires de fret
- 49.41A Transports routiers de fret interurbains
- 49.41B Transports routiers de fret de proximité
- 49.41C Location de camions avec chauffeur
- 49.42Z Services de déménagement
- 49.50Z Transports par conduites
- 50.20Z Transports maritimes et côtiers de fret
- 50.40Z Transports fluviaux de fret
- 51.21Z Transports aériens de fret
- 52.10A Entreposage et stockage frigorifique
- 52.10B Entreposage et stockage non frigorifique
- 52.21Z Services auxiliaires des transports terrestres
- 52.22Z Services auxiliaires des transports par eau
- 52.24A Manutention portuaire
- 52.24B Manutention non portuaire
- 52.29A Messagerie, fret express
- 52.29B Affrètement et organisation des transports
- 53.10Z Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel
- 53.20Z autres activités de poste et de courrier
- 82.92 Z : Activités de conditionnement

Les données concernant les **entrepôts de plus de 5 000 m²** sont issues de la base de données du Service des données et études statistiques : « **Atlas des entrepôts et aires logistiques en France en 2015** »

Des évolutions contrastées de l'emploi logistique selon les territoires

Evolution du nombre d'emplois salariés logistiques entre 2006 et 2021 dans les agglomérations d'étude



- L'évolution divergente de l'emploi logistique entre d'une part une **hausse de celui-ci à l'échelle régionale et nationale (+5%)** et d'autre part une **baisse sur les grandes agglomérations d'AuRA (- 10% en moyenne)** témoigne d'un phénomène de **desserrement logistique** au profit de territoires péri-urbains voire ruraux.
- L'agglomération de **Valence fait exception** : sa localisation stratégique sur l'axe Rhône / A7 et la politique locale de développement économique ont conduit à une **augmentation** de l'emploi logistique.
- A **Lyon**, et dans une moindre mesure **Clermont**, l'emploi logistique est relativement **stable**, témoignant du rôle central de ces agglomérations à l'échelle régionale pour l'une et interdépartementale pour l'autre.
- Sur les **autres agglomérations**, l'emploi logistique a **diminué de 10 à 20%** sur 15 ans, la logistique ayant laissé place à d'autres activités économiques et s'étant a priori déportée hors du périmètre étudié.

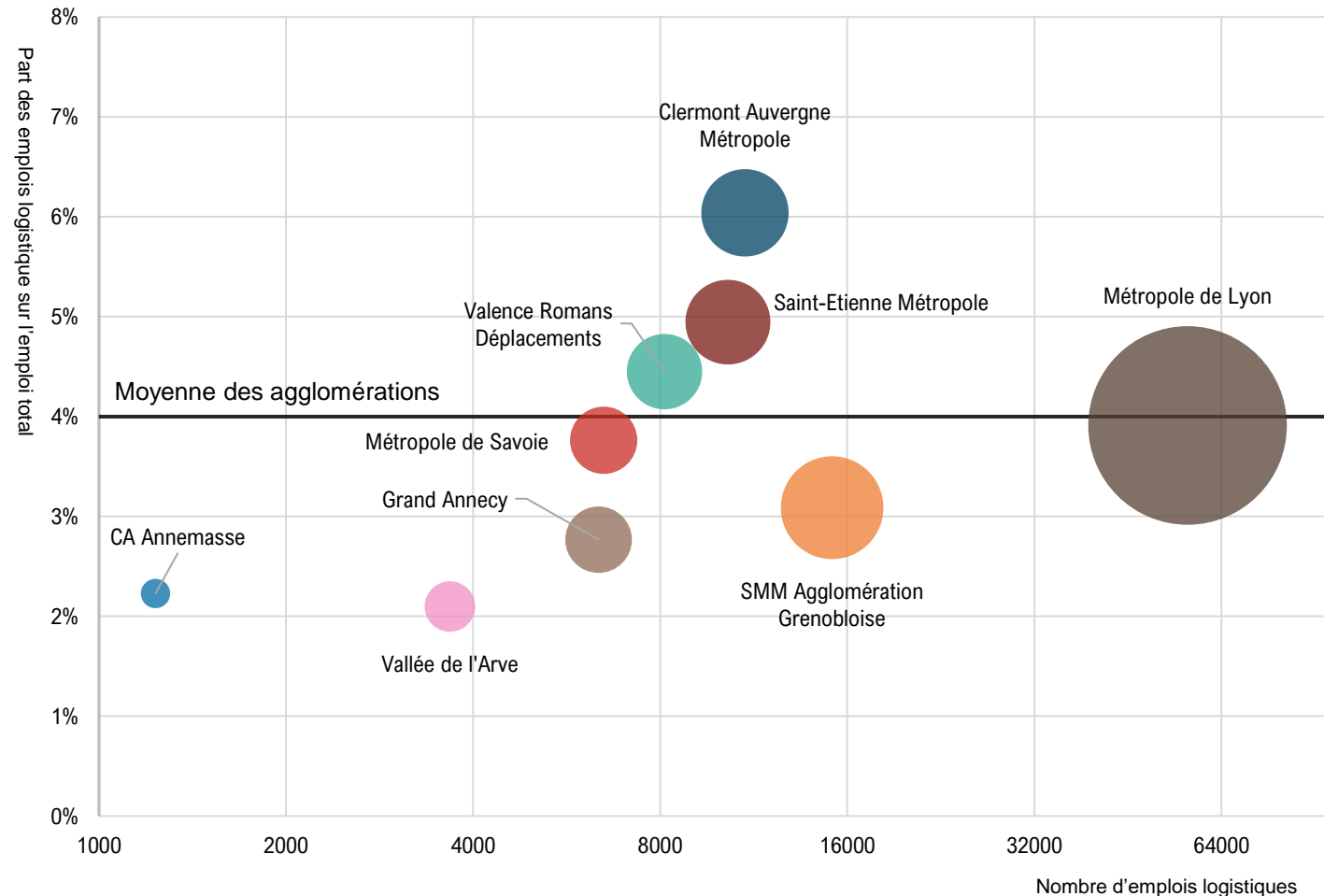
→ Seules les agglomérations positionnées sur des **axes de communication majeurs** ont vu l'emploi logistique se maintenir, voire se développer

Source : Open Urssaf, Nombre d'établissements employeurs et effectifs salariés du secteur privé, par commune x APE (2006-2021) – Code NAF retenus : logistique pour compte d'autrui selon la définition AFILOG

Réalisation : Interface Transport 2023

Un poids du secteur logistique/transport très variable selon les territoires

Volume et part de l'emploi logistique sur les agglomérations de l'étude

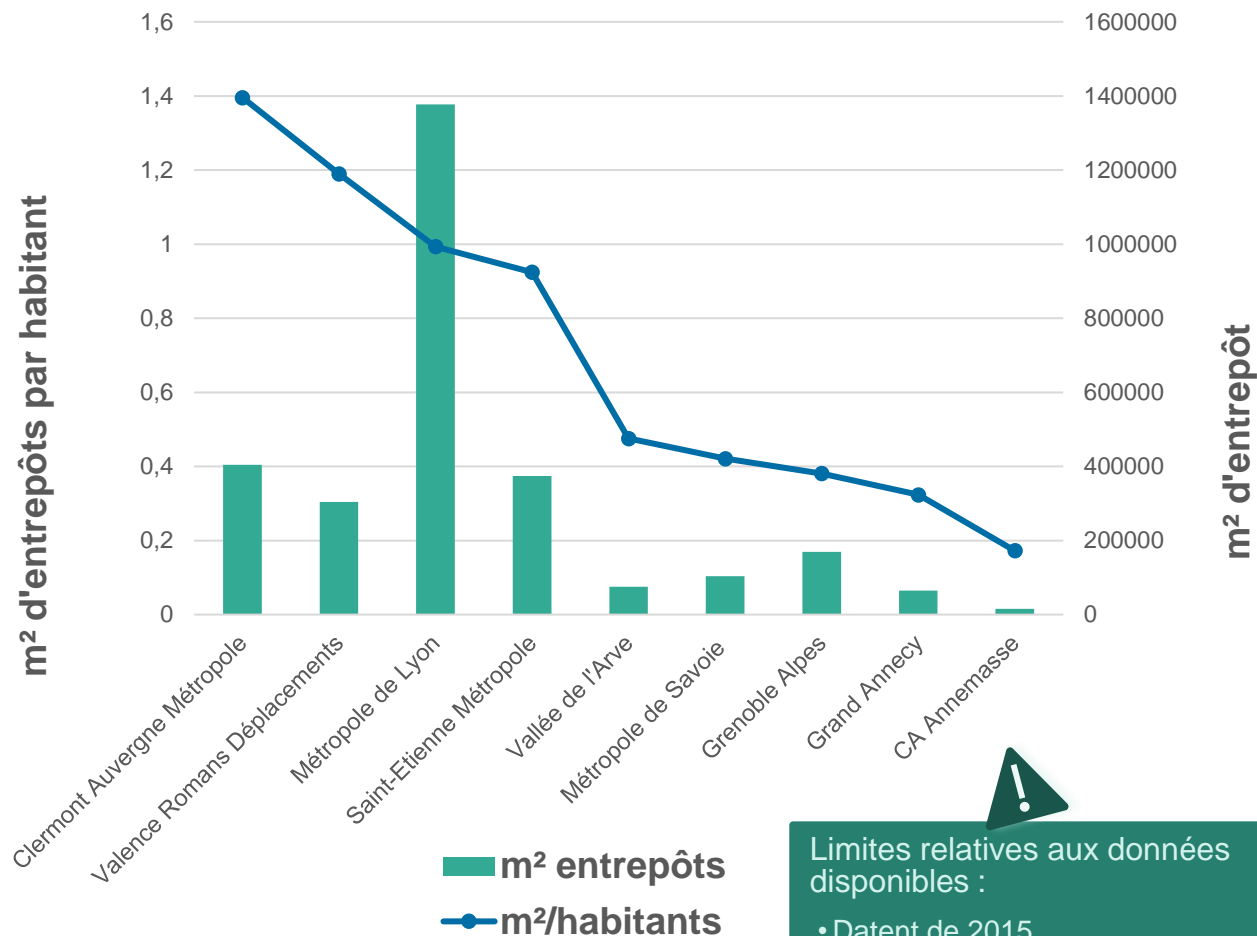


Source : Open Urssaf, Nombre d'établissements employeurs et effectifs salariés du secteur privé, par commune x APE (2006-2021) – Code NAF retenus : logistique pour compte d'autrui selon la définition AFILOG
Réalisation : Interface Transport 2023

- **Clermont-Ferrand** est l'agglomération **la plus spécialisée sur l'emploi logistique** : au carrefour d'axes structurants (A71-75, A89) et hébergeant plusieurs zones à forte coloration logistique, elle assure la distribution pour toute l'ex région Auvergne.
- **Lyon** est de loin le territoire possédant **le plus d'emplois logistiques** ce qui s'explique par la **taille de l'agglomération** mais aussi par son **rôle de plateforme régionale**. Pour autant la Métropole n'est pas particulièrement spécialisée en la matière (4% des emplois, dans la moyenne des autres agglomérations), d'autres secteurs de l'économie ayant aussi un poids important localement.
- Dans les agglomérations du **sillon alpin**, les **emplois logistiques sont généralement sous représentés**, révélant une moindre présence des activités liées au transport de marchandises sur ces territoires à l'écart des grands corridors de flux.
- Valence et Saint-Etienne sont légèrement au-dessus de la moyenne des territoires étudiés avec respectivement 4,5 et 5% d'emplois logistiques.

Rapport entre le volume des entrepôts logistiques et la population des agglomérations étudiées

Entrepôts de plus de 5 000 m² (SDES - 2015)



- La **métropole lyonnaise** se détache nettement des autres agglomérations et s'impose comme **pôle logistique majeur de la région** : avec 1.400.000 m² d'entrepôts, c'est un pôle d'envergure national.
- Les agglomérations de **Clermont-Ferrand, Saint-Etienne et Valence** sont des **pôles régionaux alternatifs** : ils proposent de 300.000 à 400.000 m² d'entrepôts.
- L'analyse des m² / habitant est révélatrice du rôle logistique que peuvent jouer les territoires :
 - **Clermont et Valence** ont un rôle logistique qui semble **dépasser largement leur propre périmètre** (encore plus de m² d'entrepôt qu'à Lyon, ramené à la population) ;
 - **Sur le sillon alpin**, le stockage des marchandises à destination du tissu local semble se faire **en dehors du territoire**, au regard du faible taux de m² d'entrepôt par habitant.

NB : Certains travaux de recherche ont estimé que l'emprise logistique nécessaire pour la desserte d'une agglomération était de l'ordre de : 0,8m² / habitant (source : "Les Espaces Logistiques Urbains : guide méthodologique.")

Limites relatives aux données disponibles :

- Datent de 2015
- Ne concernent que les entrepôts > 5.000 m² (excluent les plateformes de distribution)

Source : SDES – entrepôts de plus de 5 000 m² par communes
 Réalisation : Interface Transport 2023

MODÉLISATION DES FLUX DE MARCHANDISES B2B

Méthodologie employée

La modélisation des flux de marchandises liés aux établissements (B2B) a été menée grâce au logiciel Freturb. Elle se base sur le fichier des établissements Sirene de mars 2019 (dernière période supportée par le logiciel, le fichier Sirene a depuis été modifié : des champs du fichier nécessaires à la modélisation ont été supprimés).

Le mouvement de marchandises est une opération logistique, c'est-à-dire une livraison, un enlèvement ou une opération conjointe, réalisée dans un établissement à l'aide d'un véhicule. Les établissements regroupent à la fois les entreprises et les administrations.

Les résultats de la modélisation des flux B2B, comme celle des flux B2C, sont détaillés dans les monographies de territoires. Seuls sont présentés ci-après quelques enseignements issus de la comparaison des modélisations des flux B2B sur les territoires.

Éléments comparatifs sur la modélisation des flux de marchandises B2B

Agglomération	Nombre de mouvements B2B / semaine	Part des mouvements des « activités logistiques support »	Part des mouvements des « activités destinatrices »	Part des mouvements « activités de production »
Métropole de Lyon	919 705	32%	58%	10%
Grenoble Alpes	368 316	20%	68%	13%
Saint Etienne Métropole	213 042	20%	63%	17%
Clermont Auvergne	163 193	23%	65%	12%
Valence Romans Déplacement	163 643	26%	58%	16%
Scot Métropole de Savoie	141 469	22%	63%	14%
Grand Annecy	135 615	21%	66%	14%
CC Vallée de l'Arve	118 509	17%	63%	20%
Annemasse Agglomération	42 733	22%	68%	10%

L'analyse comparée des mouvements marchandises selon le type d'activité qui les génère permet de mieux comprendre les fonctionnements différents des agglomérations étudiées. 3 grands types d'activités ont été déclinés pour la présente analyse :

- **Les activités logistiques support** : regroupent le transport et la logistique ainsi que le commerce de gros, qui concentrent des flux pour le compte d'autres activités économiques ;
 - **Les activités destinatrices** : le commerce, l'artisanat et le tertiaire qui majoritairement reçoivent des marchandises ;
 - **Les activités de production** : l'industrie, l'agriculture.
- **Lyon** se démarque des autres territoires, avec une **présence marquée d'activités logistiques support**, permettant de gérer depuis le territoire lyonnais une partie des flux des autres agglomérations. **Valence joue également ce rôle**, dans une moindre mesure, et en conservant une part importante d'activités de production.
 - A l'inverse **Grenoble, Annemasse, Annecy**, sont davantage liées que les autres aux mouvements générés par le commerce, l'artisanat ou le tertiaire, qui sont principalement des **activités destinatrices de flux**.
 - Les agglomérations qui sont les moins marquées par ces deux aspects sont généralement celles qui présentent la plus forte proportion de **flux industriels**, à l'instar de **Saint-Etienne, de la Vallée de l'Arve, de Clermont ou Chambéry**.

LA RÉPARTITION DES ACTEURS CLÉS DU SECTEUR (MESSAGERIE, MESSAGERIE EXPRESS, ...)

Méthodologie employée

Les acteurs de la messagerie et messagerie express sont des **acteurs incontournables de la logistique urbaine**. Ils desservent les **commerces, les activités de production et les particuliers**. Ils ont un fonctionnement en **réseau** avec des plateformes nationales de répartition des marchandises et des **agences de distribution locales** (deux fonctions parfois cumulées sur un même site).

Leur présence sur un territoire constitue donc un **bon indicateur de l'organisation logistique** de celui-ci et de la capacité des acteurs locaux à gérer les flux d'approvisionnement des entreprises et des habitants du territoire. L'existence de plateformes de distribution sur le territoire permet également à ces opérateurs d'avoir une organisation logistique « optimisée » avec une massification des flux amont au plus proche des sites à desservir et une adaptation des véhicules en aval aux conditions de livraison urbaine.

A l'inverse une absence ou une moindre présence indique que les flux destinés au territoire sont gérés depuis l'extérieur de celui-ci avec parfois des distances d'approche plus importantes à parcourir et des organisations moins optimisées. Un éloignement du territoire est également révélateur d'une plus grande difficulté des opérateurs à s'adapter à des conditions de desserte locale spécifiques (réglementations par exemple).

La liste des opérateurs suivants a été recherchée sur les territoires : Messagerie express (Chronopost, Ciblex, Coliposte – Colissimo, DHL Express, DPD France, GLS, Fedex, TNT Groupe Fedex, UPS, GEODIS D&E - France express ; Réseaux colis (Relais Colis, Mondial Relay, Colis Privé, Pick Up) ; Messagerie traditionnelle (Dachser, DB Schenker, Gefco, GEODIS D&E - Calberson, Kuehne+Nagel, Heppner, Mazet, Ziegler, Hducros, Besson)

Des organisations logistiques très différentes selon les territoires

L'analyse de la localisation des sites de messagerie et de messagerie express des réseaux nationaux sur chacun des territoires fait ressortir **3 types d'organisations territoriales de la distribution de marchandises**.

- Des agglomérations au **fonctionnement relativement autonome** pour la distribution urbaine de leur territoire : **Grenoble, Clermont-Ferrand, Valence et Saint Etienne**. Sur ces territoires on retrouve une majeure partie des acteurs nationaux de la messagerie express et de la messagerie traditionnelle. Ils opèrent alors depuis des sites en proximité du cœur de l'agglomération (une dizaine de kilomètres), ce qui leur permet notamment d'utiliser des véhicules plus adaptés à la circulation en centre-ville (gabarit, motorisation).
- Des agglomérations **relativement dépendantes** d'autres agglomérations pour leur desserte : **Annecy, Chambéry, Annemasse et Vallée de l'Arve**. Sur ces territoires, les acteurs les plus présents sont généralement les agences de messagerie express en lien avec le développement des livraisons de colis même si on ne retrouve aucun de ces sites par exemple sur l'agglomération annemassienne. **Peu d'acteurs de la messagerie traditionnelle sont généralement implantés, alors qu'ils gèrent les flux plus importants** à destination par exemple des commerces. Ils doivent gérer leurs livraisons depuis des sites plus éloignés, avec des distances d'approche plus longues et des véhicules moins adaptés à la livraison en ville. On peut qualifier ce fonctionnement logistique « d'exogène ». Ces acteurs « lointains » seront les plus susceptibles d'avoir recours à un partenaire local pour desservir notamment le centre-ville.
- Une agglomération servant de **plateforme de distribution pour toute la région** : La **Métropole de Lyon**, pour laquelle tous les acteurs nationaux de la distribution sont présents avec souvent des sites jouant un double rôle de desserte du territoire et de répartition des flux à l'échelle nationale

Exemple de territoire au fonctionnement autonome : Clermont-Ferrand

Sur l'agglomération clermontoise, on retrouve une **très large majorité des acteurs nationaux de la messagerie express et de la messagerie traditionnelle**, ce qui indique un fonctionnement autonome de la distribution urbaine du territoire. Ces acteurs sont logiquement implantés au sein des principales zones logistiques du territoire.

On peut également noter la présence de deux acteurs des réseaux de colis Mondial Relay et Relais colis. En revanche on ne retrouve pas d'acteurs du e-commerce intégrant un service logistique comme Amazon ou Vinted sur le territoire, ce qui suppose que ces acteurs s'appuient sur les réseaux de messagerie express existants pour desservir le bassin clermontois.

- Taille proportionnelle au nombre d'emplois du site
- Agglomérations d'étude
- Communes principales
- FedEx. Etablissements

Données : data.gouv (fichier des établissements)
Réalisation : Interface Transport 2023

Localisation des principaux opérateurs de messagerie et messagerie express

Exemple de territoires au fonctionnement relativement exogène : la Haute Savoie

Sur la Haute Savoie, on retrouve la **plupart des acteurs de la distribution de colis express** (messagerie express) sur l'agglomération annécienne, mais **une partie seulement des acteurs nationaux de la messagerie traditionnelle**.

On peut donc imaginer que les flux des acteurs non présents localement tels Heppner, Geodis, Gefco ou encore du messenger express Ciblex sont gérés depuis d'autres territoires avec un potentiel relais local.



Les acteurs présents sur le bassin annécien sont logiquement implantés à proximité de l'autoroute A41 afin de se connecter aux autres sites du réseau à l'échelle régionale et nationale, mais aussi aux autres agglomérations de Haute-Savoie qui sont plus faiblement pourvues en plateformes de messagerie et messagerie express.

On peut noter l'existence d'un site de distribution d'Amazon dans la première périphérie d'Annecy, seul site de distribution géré en propre par l'entreprise sur les agglomérations régionales avec celui de Lyon.

● Taille proportionnelle au nombre d'emplois du site

□ Agglomérations d'étude

□ Communes principales

FedEx. Etablissements

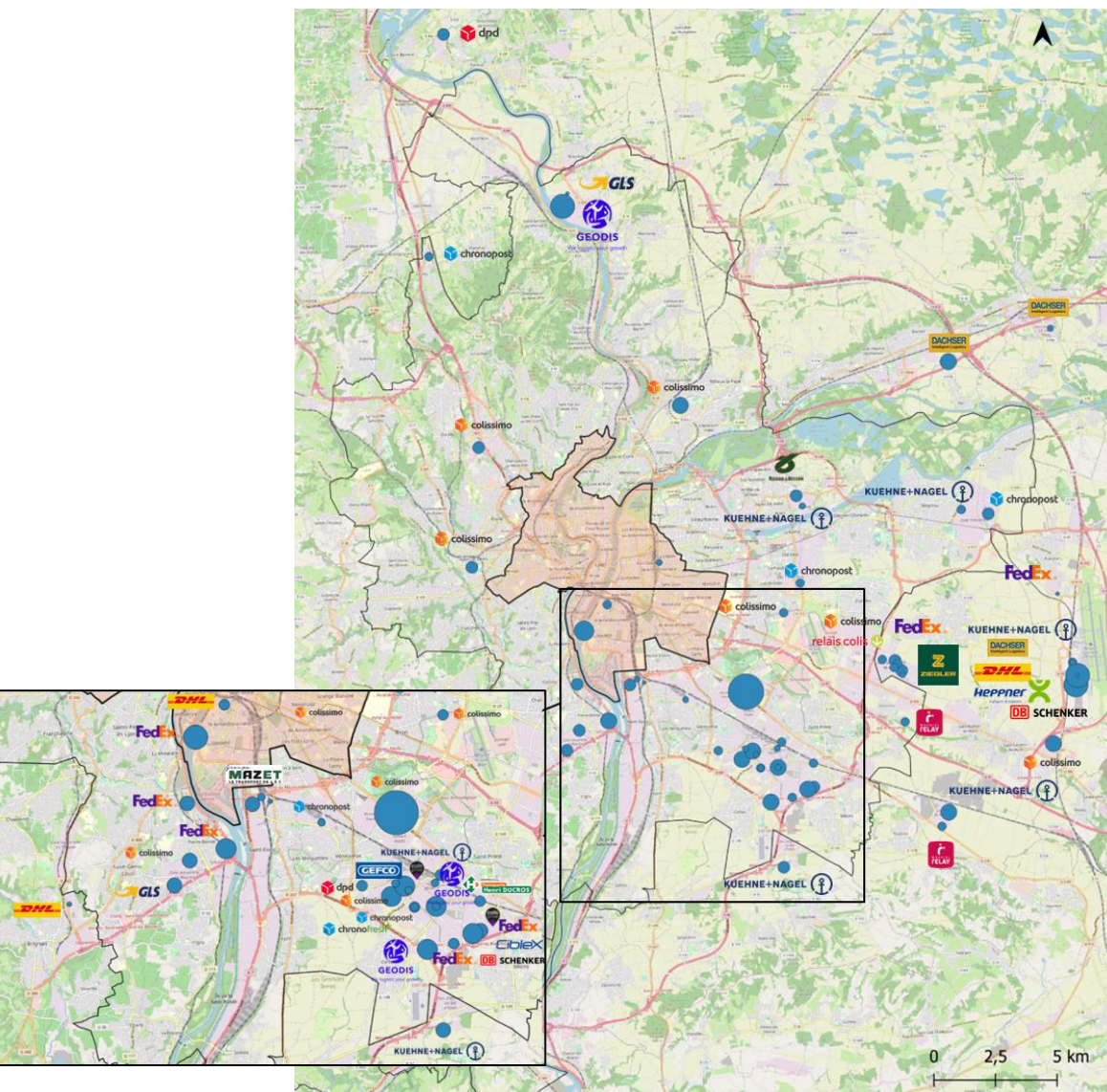
Données : data.gouv (fichier des établissements)
Réalisation : Interface Transport 2023

Localisation des principaux opérateurs de messagerie et messagerie express

Une agglomération irriguant toute la région : la Métropole de Lyon

Sur la métropole lyonnaise, on retrouve **l'ensemble des acteurs nationaux** de la messagerie express (Chronopost, DPD, GLS, Fedex, Colissimo, ...) de la messagerie traditionnelle (DB Schenker, Heppner, Dachser, Kuehne Nagel, ...), mais aussi des réseaux de distribution de colis (Mondial Relay, Relais Colis, Colis privés, ...). Ces acteurs sont présents afin de desservir l'agglomération et son très important bassin de vie et de production.

Toutefois, **les sites lyonnais cumulent généralement plusieurs rôles dans ces réseaux logistiques**. Un rôle d'**agence** pour la distribution locale et un rôle de **hub** qui va permettre l'articulation des flux avec les autres hubs du réseau à l'échelle nationale ou européenne. La plupart des **agences de distribution des autres agglomérations** de la région (à l'exception peut-être de la région clermontoise qui dispose de quelques hubs également) sont **desservis depuis les hubs lyonnais**. La Métropole de Lyon et à plus grande échelle l'Aire urbaine lyonnaise est donc la plaque tournante de la logistique régionale.



Localisation des principaux opérateurs de messagerie et messagerie express

● Taille proportionnelle au nombre d'emplois du site

□ Agglomérations d'étude

□ Communes principales

FedEx. Etablissements

Données : data.gouv (fichier des établissements)

Réalisation : Interface Transport 2023

ANALYSE COMPARÉE DU PARC DE VÉHICULES ET DÉVELOPPEMENT DE L'AVITAILLEMENT ALTERNATIF

Méthodologie employée

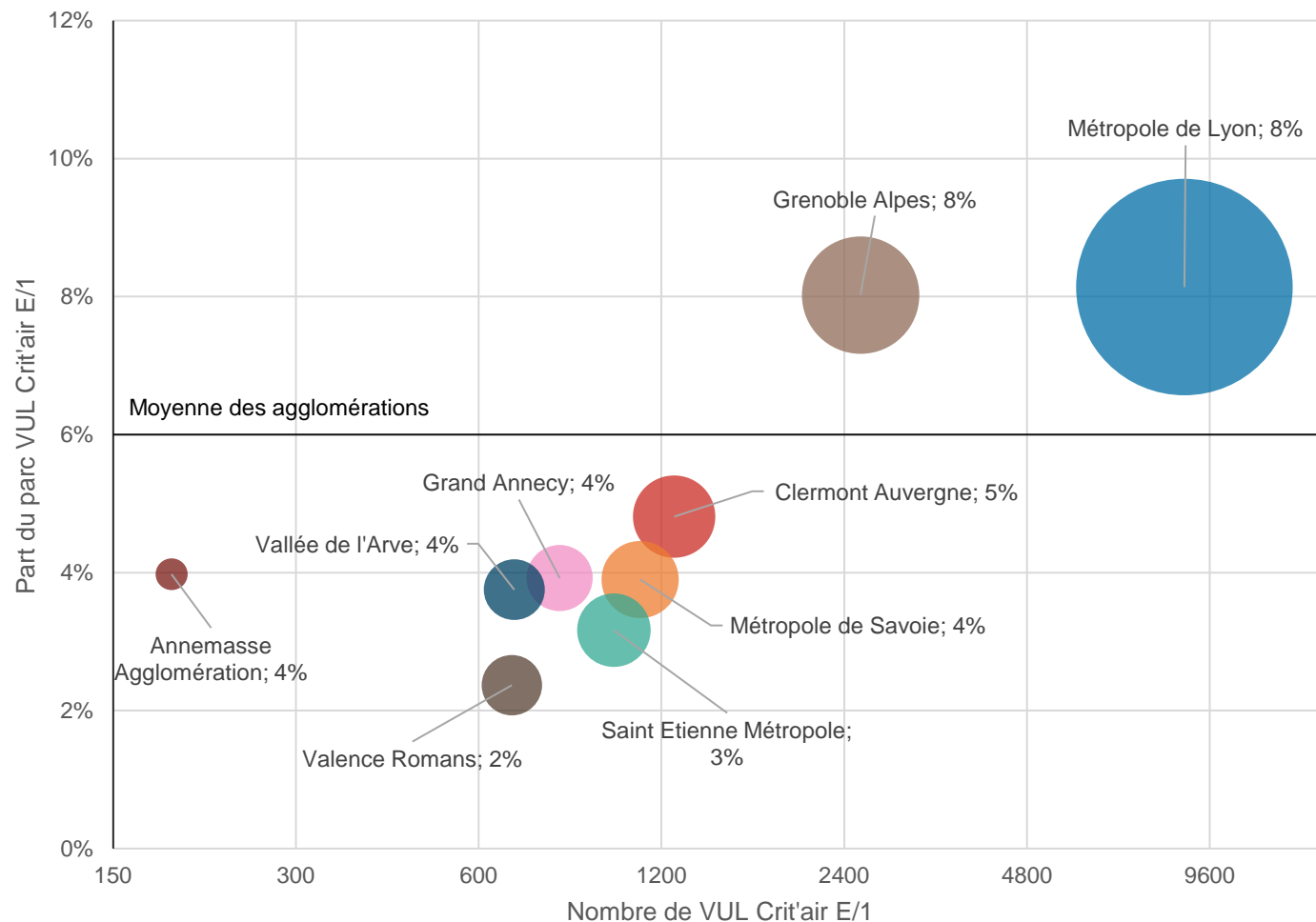
L'analyse du parc de véhicules de transport de marchandise se base sur les véhicules immatriculés sur le territoire d'étude selon la base de données du SDES (<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-de-vehicules-en-circulation-au-1er-janvier-2022>). Elle n'intègre donc pas l'ensemble des véhicules circulant sur le périmètre mais uniquement ceux appartenant à des sociétés basées sur le territoire.

Elle identifie notamment la répartition des véhicules par Certificat à la qualité de l'air (CQA) ou vignette Crit'air.

S'agissant de l'identification des stations d'avitaillement gaz et hydrogène, les données sont issues du site Gaz-Mobilité, d'entretiens avec certains syndicats d'énergies locaux et de la base de données Himpulsion de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Un impact constaté quoique limité des ZFE-m engagées sur le parc véhicule VUL peu émissif

Le parc VUL Crit'air E/1 sur les agglomérations d'étude



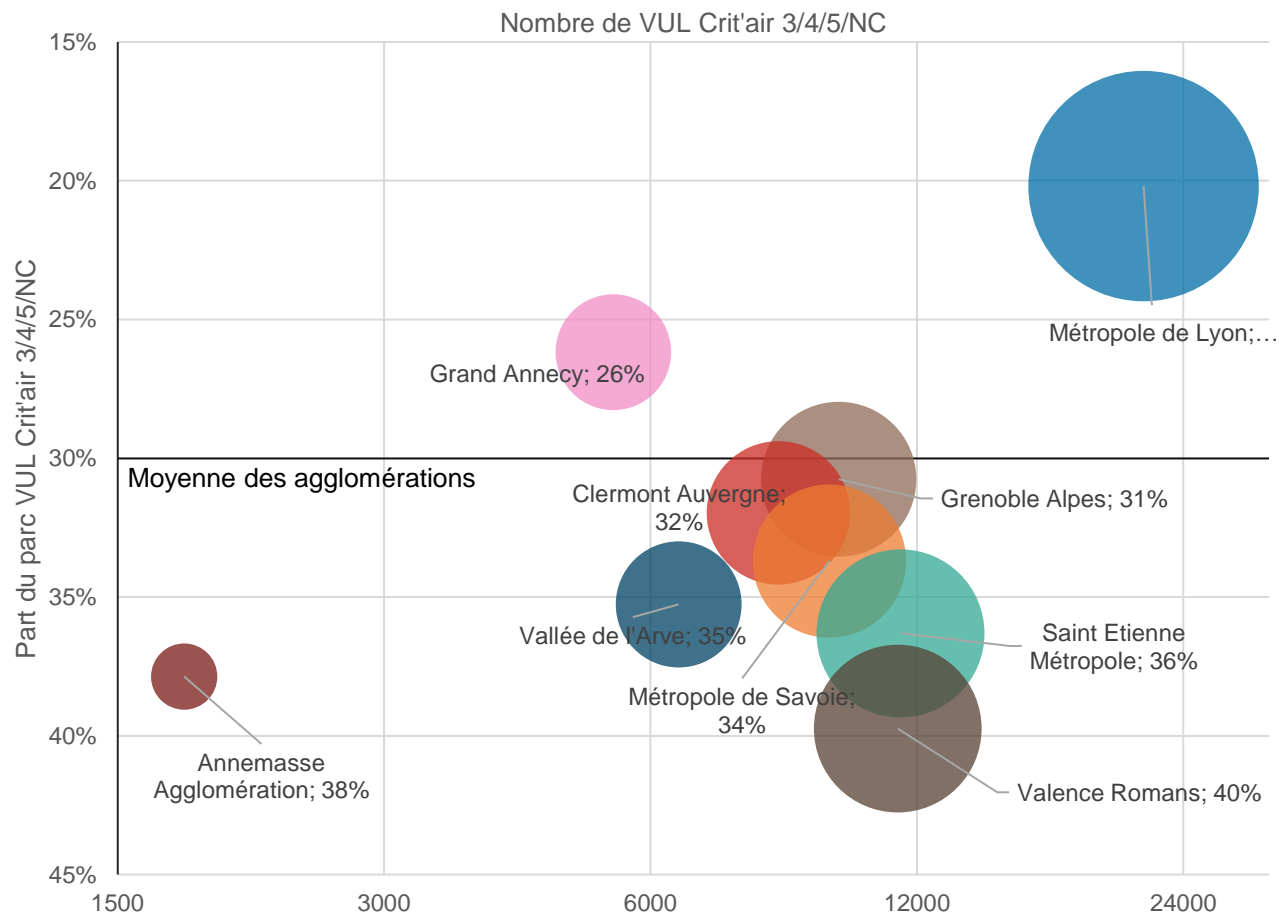
Avec **8% de VUL classé en Crit'air E ou 1**, la **Métropole de Lyon** et celle de **Grenoble** sont les territoires les plus avancés dans la région sur la transition du parc véhicule. Cette proportion de véhicules plus performants est double par rapport à la moyenne des agglomérations de la région. **L'interdiction annoncée des véhicules Crit'air 2** à court-moyen terme a donc eu un effet important sur le comportement des acteurs économiques qui ont entamé la transition de leur parc.

Pour autant, avec encore **91% de VUL non conformes** à l'évolution de cette réglementation prévue d'ici 2 à 5 ans sur ces territoires, le défi semble encore très important et interroge sur la capacité des acteurs économiques à convertir leur flotte ne serait-ce qu'au regard des délais de livraison et des volumes de véhicules disponibles auprès des constructeurs.

Sur les **autres agglomérations, la part des véhicules les moins émissifs reste limitée.**

Une part de véhicules les plus émissifs variable selon les territoires

Le parc VUL Crit'air 3/4/5/NC sur les agglomérations d'étude



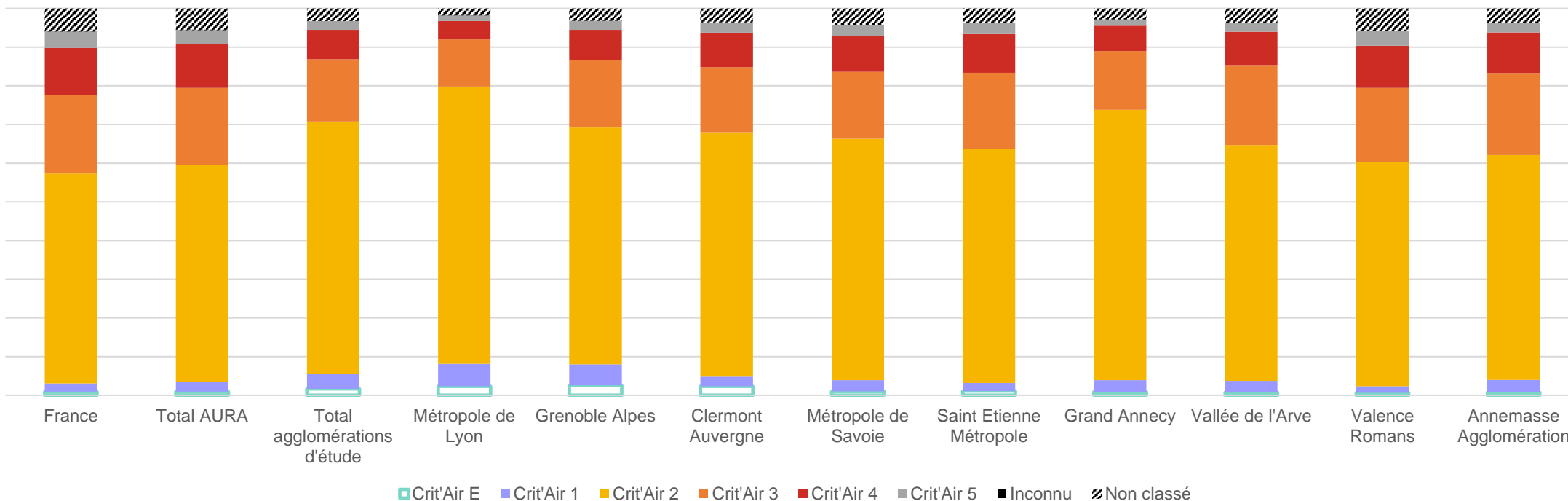
Au-delà de la transition du parc vers les véhicules les moins émissifs (Critair E et 1), **l'objectif de la mise en place des ZFE-m** est également de faire **disparaître des grandes agglomérations les véhicules les plus polluants** (Critair 3 / 4 / 5 / NC). C'est notamment l'objectif principal de la ZFE-m de Saint-Etienne qui pourrait inspirer les prochains territoires à mettre en place une ZFE-m, comme Clermont-Ferrand.

Sur ce plan, la Métropole de Lyon semble là encore avoir un peu d'avance avec seulement 20% de ces véhicules sur le territoire. A l'inverse, les parcs véhicules **valentinois et annemassiens** sont les moins performants de la région avec respectivement **38 et 40%** de véhicules Critair supérieur à 3. La mise en place de la **ZFE-m sur Saint-Etienne** ne semble **pas encore avoir eu d'impact significatif** sur le renouvellement du parc avec encore **36%** de véhicules les plus émissifs.

La bonne performance du **territoire annécien** sur le sujet avec seulement 26% de véhicules critair supérieur à 3 s'explique peut-être par la relative richesse du territoire qui permet aux entreprises de disposer de plus de moyens pour renouveler leur parc.



Comparaison des parcs de VUL en 2022

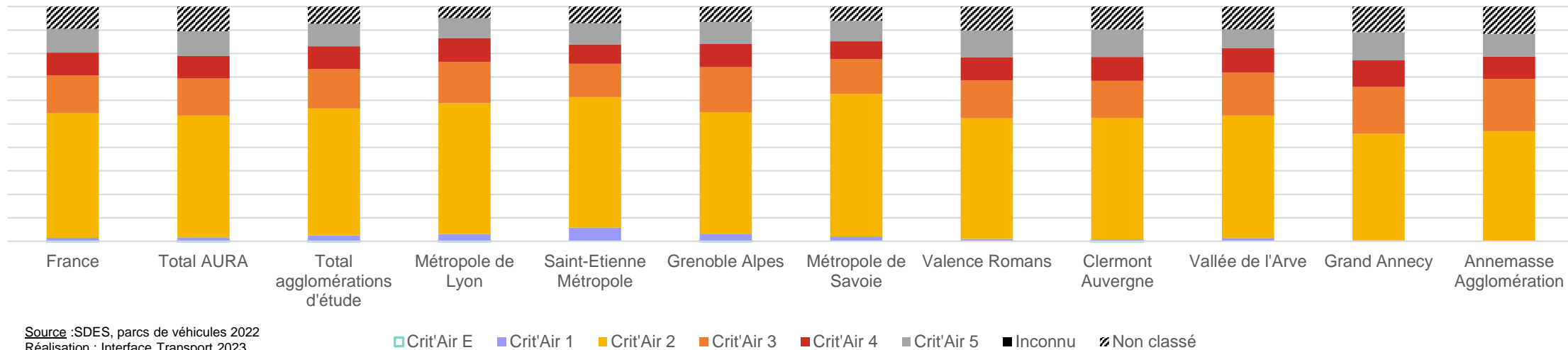


Source : SDES, parcs de véhicules 2022
 Réalisation : Interface Transport 2023

On retrouve ici les mêmes chiffres que ceux présentés précédemment avec une comparaison du parc avec le reste de la région Auvergne-Rhône-Alpes et de la France. Il apparaît que **tous les territoires à part Valence (40%) et dans une moindre mesure Annemasse (38%) font mieux que la moyenne de la région (40%) et en France (43%)** concernant la part du parc le plus émissif (Crit'air 3/ 4 / 5 NC).



Comparaison des parcs de PL en 2022



S'agissant du parc de poids lourds (PL), la **situation est plus contrastée**. Pour les poids lourds les plus émissifs, les agglomérations de Chambéry – Métropole de Savoie (37% de Critair 3 / 4 / 5 / NC), Saint-Etienne (39%) et Lyon (41%) disposent de parcs PL plus récents que la moyenne française (45%) et régionale (46%). En revanche le parc des agglomérations d'Anney (54%) et d'Annemasse (53%) sont beaucoup plus anciens. Les territoires de Grenoble (45%), de la Vallée de l'Arve (46%), de Clermont Ferrand (47%) et de Valence (48%) sont eux assez proches des moyennes nationales et régionales.

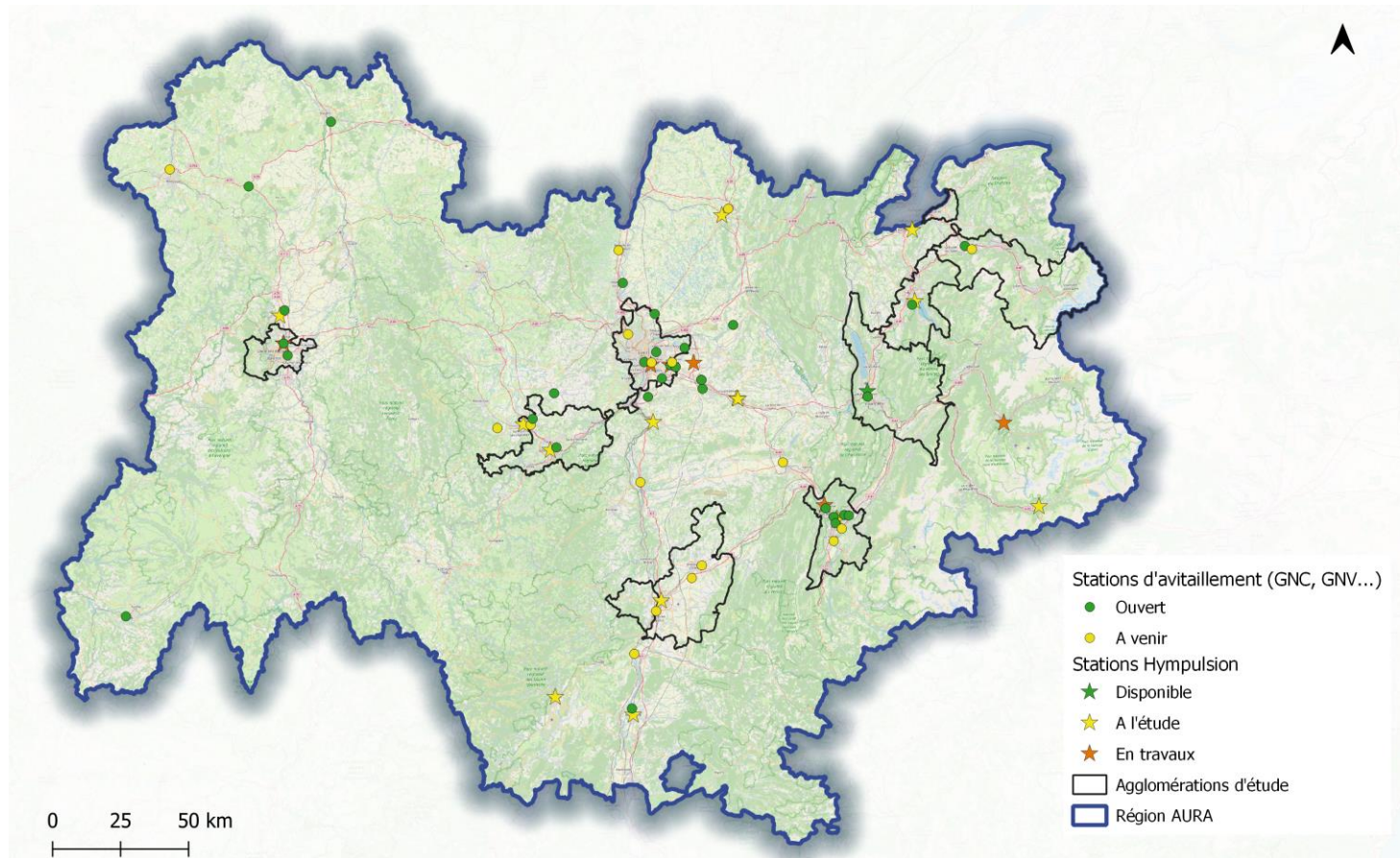
Les **PL Critair 1 sont très peu nombreux** (moins de 3%) sur les territoires d'étude avec une exception pour Saint-Etienne (6%) qui s'explique peut-être par l'implantation du siège du groupe Casino. Les **PL électriques sont eux quasi inexistantes** (une quinzaine en tout dont 11 sur la Métropole de Lyon).

Pour les agglomérations visant **l'interdiction du Critair 2** à moyen terme, on peut **s'interroger sur la capacité des acteurs à s'adapter** à cette réglementation, même si tous les PL du territoire ne rentreront pas forcément dans le périmètre de la ZFE-m. Cette difficulté est renforcée par le **manque de disponibilité du matériel**, soit que les **solutions techniques ne soient pas toujours satisfaisantes** (pour l'électrique : autonomie et capacité d'emport limitées), soit que les **délais** de mise à disposition soient **trop longs**.

A ce titre les **fluctuations** sur le régime juridique s'appliquant au bio-carburant **B100** qui est une alternative séduisante pour les transporteurs (simple à mettre en œuvre et moins coûteuse que d'autres solutions) posent question aux professionnels.

En tout état de cause, **certains acteurs du transport** pourraient être poussés à **déménager à l'extérieur des agglomérations concernées** s'ils ne parviennent pas à adapter leurs flottes.

Des territoires engagés dans l'émergence d'un mix énergétique alternatif



Sources :

- Gaz Mobilités France
- Himpulsion

Réalisation : Interface Transport 2023

Le **développement** de **stations d'avitaillement alternatif** est indispensable pour accompagner la transition des flottes de véhicules vers d'autres motorisations que le diesel et **notamment pour le parc PL des transporteurs**.

Si, **pour les VUL, l'électrification des véhicules semble une solution adaptée** à une large partie des usages, avec généralement une recharge sur le site du transporteur lui-même, la perspective **pour les PL est plus complexe**. Les **infrastructures** à mettre en place pour avitailler des véhicules GNV ou hydrogène qui auront une plus grande autonomie et capacité d'empport sont beaucoup **plus coûteuses ou complexes** à mettre en œuvre de manière individuelle.

Tous les territoires ou presque (Valence = en cours, Annemasse) disposent **d'au moins une station GNV**, ce qui souligne la véritable **dynamique de développement** de cette énergie. Mais, pour que les acteurs locaux puissent s'engager sur ce type de motorisation, il est nécessaire de disposer à proximité **d'au moins 2 stations afin de sécuriser l'approvisionnement des PL** en cas de panne. Ce n'est pas toujours le cas (Annecy, Chambéry, Arve), ce qui est un réel frein à la transition du parc.

Enfin, pour ce qui est de **l'hydrogène**, on retrouve une **dynamique de développement sur quasi tous les territoires** avec fort **portage régional** de la question via la société Himpulsion.

PRISE EN COMPTE DES ENJEUX DE LOGISTIQUE URBAINE ET BONNES PRATIQUES SUR LES TERRITOIRES

Les acteurs publics rencontrés



Quelle prise en compte des enjeux logistiques sur les territoires?

La logistique urbaine, un enjeu de politique publique locale

- Les plus grandes agglomérations (Lyon, Grenoble) ont de longue date identifié la **logistique urbaine comme un enjeu de politique publique**. On observe une depuis quelques années une diffusion de cette vision sur les autres territoires avec un chef de projet au moins partiellement affecté au suivi des enjeux logistiques
- Pour autant, sur certains territoires, la **réduction de l'impact des flux de transit est considérée comme prioritaire** parmi les enjeux du transport de marchandises

Les principaux enjeux et problématiques identifiés par les collectivités

- **Planification** : démarche progressive d'intégration de la logistique urbaine dans les outils réglementaires comme le Plan de Mobilité (PDM) mais avec une concrétisation parfois difficile des actions. Sur certains territoires, la logistique est intégrée dans les documents d'urbanisme notamment le PLUi (Lyon et Grenoble) et demain dans le SCOT via le DAACL
- **Foncier et immobilier** : la tension sur le foncier de l'ensemble des agglomérations interroge la place de la logistique dans le tissu urbain
- **Qualité de l'air et transition écologique** : l'ensemble des agglomérations concernées font état d'ambitions sur ces 2 sujets mais avec un périmètre et un degré d'intervention variables (ex : flux locaux et/ou de transit)
- **Espace public et projets d'aménagement** impactant les organisations logistiques : c'est un enjeu pour les logisticiens alors que de nombreux projets de piétonnisation, de transports en commun et d'infrastructures dédiées aux mobilités actives sont portés sur les territoires
- Connaissance du fonctionnement logistique et **dialogue avec les acteurs privés** : certains territoires ont mis en place des instances dédiées aux échanges et au partage de connaissance entre sphères publiques et privées
- Développement de **nouvelles solutions logistiques** pour desservir le cœur urbain : on retrouve sur la plupart des territoires des acteurs cyclo-logistiques et plus rarement des projets de logistique urbaine fluviale ou des expérimentations sur d'autres modes (train, tramway)
- **Gestion des flux croissants du e-commerce** : les territoires recherchent des solutions permettant de s'adapter au mieux à cette augmentation des flux
- **Logistique alimentaire** et approvisionnement du territoire : un enjeu émerge, très dépendant du niveau d'avancement des réflexions de politique alimentaire sur les territoires
- Une **place limitée du transport ferré** dans les échanges, ce qui souligne la difficulté à traiter du sujet

Constats et enjeux

PDU/PDM : Plusieurs territoires avaient déjà identifié le transport de marchandises comme un volet des plans de déplacements urbains (PDU). Ainsi dès 2015 des collectivités, comme Annemasse et Valence, avaient intégré au sein de ces documents des plans d'actions dédiés sur le sujet, qui n'ont pour autant pas toujours été pleinement mis en œuvre. Aujourd'hui, alors que de nombreux territoires travaillent actuellement sur leur projet de Plan de mobilité (PDM), le transport de marchandises en ville devient un sujet incontournable. Ces plans de mobilités peuvent alors parfois devenir un moyen de donner une portée politique et juridique plus forte aux stratégies logistiques développées par certaines collectivités comme par exemple à Lyon (Schéma Logistique des Biens et des Services).

SCOT : La logistique en tant que fonction support de toutes les activités économiques doit pouvoir trouver sa place aux différentes échelles des territoires. Les différents SCOT étudiés identifient cet enjeu. Pour autant, la logistique continue d'être exposée à la concurrence de fonctions plus rémunératrices pour ce qui est de son implantation dans le tissu urbain et elle peut aussi être génératrice d'artificialisation des sols en périphérie des grandes villes. Ces deux dimensions ont vocation demain à être traitées dans le cadre des SCOT via le Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL).

PLU : Certains territoires ont adressé la problématique de l'accès au foncier pour les activités logistiques par le développement de zonages spécifiques au PLU.

Planification et stratégie territoriale

Bonne pratique # 1 : Zonage dédié au PLU - Grenoble et Lyon

A Grenoble, un zonage du PLU dédié spécifiquement aux constructions d'entrepôts ou de commerce de gros a été créé. Il vise à réserver des espaces destinés à accueillir les activités génératrices de flux de marchandises et la logistique. Ces secteurs sont situés en proximité d'axes majeurs de communication (routiers ou ferroviaires).

A Lyon, le PLU-H intègre un zonage dédié aux activités productives et de distribution. Il ne prévoit pas de distinction entre sites à vocation artisanale / industrielle d'une part et logistique d'autre part mais il préserve ces sites de la concurrence foncière avec les activités tertiaires et commerciales.

Bonne pratique # 2 : DAACL du SEPAL - Lyon

Sur l'agglomération lyonnaise, dans le cadre de la révision du SCOT, l'élaboration du DAACL permettra de réglementer l'implantation des sites logistiques sur le territoire afin d'une part de limiter leur impact en termes d'artificialisation des sols et d'autre part de garantir le bon fonctionnement de la logistique sur le territoire en favorisant son maintien/développement en milieu urbain.

Document réglementaire de référence pour les implantations logistiques

Le DAACL est l'une des composantes du document d'orientation et d'objectifs des SCOT. Il vient notamment préciser les orientations du SCOT concernant les constructions logistiques « commerciales ».

Article L141-6 du Code de l'Urbanisme :

*Pour les **équipements logistiques commerciaux**, le DAACL localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises et au regard des objectifs mentionnés au second alinéa de l'article [L. 141-3](#).*

Il peut également prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines afin de limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines ;

La notion de logistique commerciale n'est pas définie en tant que telle par le législateur. Cette notion peut revêtir différents champs :

Logistique commerciale vs logistique industrielle ? Logistique commerciale = logistique desservant le territoire? Logistique commerciale = donnant lieu à une transaction → logistique pour compte d'autrui?

Une définition par l'outil peut être justifiée : le DAACL /SCOT = un document de planification territorial qui définit un cadre avec lequel les PLU communaux ou intercommunaux devront être compatibles : Réglementer les implantations logistiques commerciales sur le territoire peut donc se concrétiser par une réglementation portant sur les sous-destinations « entrepôt » et « commerce de gros » des documents d'urbanisme = **toute la filière logistique**

Constats et enjeux

Disposer de sites logistiques en proximité des agglomérations est essentiel au **bon fonctionnement logistique** des territoires car il s'agit d'une activité support des autres secteurs économiques.

Dans le même temps, les flux logistiques peuvent être source de **nuisances**. Les grands sites logistiques doivent donc idéalement être concentrés sur certains sites dédiés et directement connectés aux grandes infrastructures de transport.

Alors que la dynamique d'expansion des grandes villes a eu tendance à repousser les activités de logistique et de distribution toujours plus en périphérie, l'intervention de la collectivité pour leur réserver des espaces adaptés s'avère donc cruciale.

Le **besoin d'accueil de sites logistiques** existe à différentes échelles :

- En entrée d'agglomération pour gérer les flux massifiés
- Au cœur du tissu urbain pour la livraison

La difficulté d'accès au foncier et l'immobilier en milieu urbain sont des contraintes importantes pour le développement d'une logistique plus vertueuse massifiant les flux au plus près des sites de distribution et desservant ensuite finement les quartiers denses. Pour y répondre, certaines collectivités ont lancé directement ou avec l'appui de partenaires des appels à projet foncier ou immobiliers à destination des acteurs logistiques.

Bonne pratique #1 : Le Parc Logistique Clermont Auvergne

Clermont Auvergne Métropole a aménagé à partir de 2017 **un parc d'activité dédié à la logistique sur les communes de Gerzat et Cébazat** au nord de l'agglomération. Ce site, situé à une douzaine de kilomètres du centre-ville en bordure de l'A 89, accueille un grand nombre d'acteurs de la messagerie, de la messagerie express ou encore de la distribution alimentaire. De par sa proximité avec le cœur de l'agglomération, il permet aux logisticiens de limiter la distance d'approche et d'utiliser des véhicules adaptés à la desserte urbaine.

Bonne pratique #2 : Appels à projets foncier / immobilier – Grenoble, Lyon

A Lyon, l'appel à projet HLU sur le Port Edouard Herriot a permis de retenir un groupement développant actuellement un site de près de 28 000 m² de logistique urbaine à l'entrée du territoire dense. Si la commercialisation n'est pas terminée il devrait accueillir des activités du groupe La Poste (DPD, Urby) mais également un site du groupe DB Schenker.

Également **à Lyon**, les différents appels à projet de Lyon Parc Auto (gestionnaire de parking) ont permis de voir émerger plusieurs **espaces de livraison de proximité**, au cœur de la ville, dans d'anciens parkings.

A Grenoble, un **appel à projet immobilier** a quant à lui permis de lancer la première activité d'Urby en France au sein d'un site intégré dans le tissu urbain.

Constats et enjeux

La qualité de l'air et la transition écologique du transport de marchandise est un enjeu important sur tous les territoires.

En revanche, les ambitions peuvent s'avérer différentes en fonction des agglomérations considérées.

Certains territoires identifient par exemple en premier lieu **un enjeu de réduction des nuisances liées aux flux de transit** traversant leur territoire (Valence, Vallée de l'Arve, Chambéry). La démarche mise en place s'appuie plus spécifiquement sur les Plans de protection de l'atmosphère (PPA) dont certaines fiches actions font référence à une réduction des vitesses sur certains tronçons autoroutiers bien identifiés permettant une action spécifique et localisée en faveur de la qualité de l'air. Cette solution s'est avérée efficace sur le territoire valentinois (passage de la section urbaine de l'A7 à 90 km/h) et est également envisagée sur la Vallée de l'Arve.

Pour les flux internes, le calendrier de déploiement et l'ambition en matière de restriction de catégories de véhicules des ZFE-m varie selon les territoires. On retrouve 3 types de situations :

- **Des ZFE-m « ambitieuses »** qui prévoient l'interdiction du Crit'air 2 sur leur territoire à court-moyen terme : Grenoble (2025) et Lyon (2028)
- **Une ZFE-m existante** qui se concentre sur l'interdiction des véhicules les plus polluants : Saint-Etienne
- **Des ZFE-m obligatoires encore en réflexion** qui pourraient suivre l'exemple stéphanois : Clermont-Ferrand, Annecy, Chambéry - Métropole de Savoie, Annemasse

Qualité de l'air et transition écologique

Bonne pratique #1 : Conseil à la transition - Grenoble

Depuis 2019, un **conseil personnalisé auprès d'entreprises et communes du territoire** pour le renouvellement de leur flotte de véhicules est proposé par l'agglomération Grenoble Alpes Métropole. Le dispositif prévoit un diagnostic du parc automobile existant au regard de la réglementation existante (ZFE-m) avec des scénarios de transition.

Des fiches techniques à destination des entreprises sont proposées pour fournir des réponses sur les principaux aspects de la transition énergétique (le rétrofit, les énergies de motorisation alternative, les IRVE, l'offre de véhicules à faibles émissions...)

Bonne pratique #2 : Etude des flux de transit - Chambéry

Certains dispositifs innovants permettent de collecter des données d'analyse sur les flux de transit d'un territoire. L'agglomération de Chambéry travaille ainsi avec l'entreprise Orange sur la perspective d'un **suivi des flux PL**.

Constats et enjeux

La question de **l'occupation et l'usage de l'espace public** en centre-ville est cruciale pour la logistique urbaine car elle détermine pour les logisticiens l'organisation et les moyens qu'ils devront employer pour desservir les acteurs économiques et habitants du territoire.

Cette question concerne l'acte de livraison qui est réalisé en général sur l'espace public, idéalement sur une **aire de livraison**, mais également très régulièrement en double-file pour cause d'absence, de dimensions inadéquates ou encore d'occupation non légitime de celle-ci. Un travail sur les aires de livraison du territoire peut être mené pour améliorer la situation.

Elle concerne également les **conditions d'accès au centre-ville** et donc la **dimension et le degré de congestion des voies pénétrantes**. De nombreux territoires mènent des projets d'aménagement de transports en commun structurants, de développement des modes actifs ou encore de piétonnisation de leur centre-ville. Ces projets viennent généralement impacter les organisations logistiques. Ils constituent alors des contraintes pour les opérateurs économiques qu'il est nécessaire d'anticiper et sur lesquelles il convient de communiquer, mais ils peuvent aussi devenir des opportunités pour favoriser l'émergence de nouveaux services et solutions logistiques.

Espace public et projets d'aménagements

Bonne pratique #1 : SDAL – Valence, Lyon, Grenoble

Afin d'aboutir à un maillage des espaces d'accueil des livraisons cohérent, lisible et conforme à la réglementation certaines collectivités ont établi un **Schéma directeur des aires de livraison (SDAL)**. C'est le cas par exemple de Lyon, Valence et dans une certaine mesure de Grenoble

Un SDAL garantit non seulement une offre adaptée à la demande du territoire mais également des conditions de fonctionnement cohérentes avec les pratiques de la livraison urbaine et un contrôle facilité pour les agents concernés.

Bonne pratique #2 : Bande technique Edouard Herriot - Lyon

Sur l'Avenue Edouard Herriot, au cœur du centre-ville de Lyon, a été mise en place une **bande technique dédiée aux livraisons entre 6h et 12h** en lieu et place d'un linéaire de stationnement. L'existence de cette aire de livraison très grand format a permis de fluidifier les livraisons.

Bonne pratique #3 : Expérimentation application Delivery park - Lyon

Principe : **remplacer le disque de stationnement PL/VUL et récupérer des données terrain afin de cartographier en temps réel les places et leur occupation**. L'objectif est une baisse de l'empreinte carbone du territoire en diminuant la congestion routière en ville et en réduisant le temps pour trouver une place de livraison (baisse du trafic inutile) ainsi que la remontée d'informations à la collectivité pour un pilotage optimisé de la question.

Connaissance du fonctionnement logistique et dialogue avec les acteurs privés

Constats et enjeux

La mise en place de mesures en faveur d'une logistique plus vertueuse sur les territoires passe en premier lieu par **une meilleure connaissance des organisations et enjeux** des acteurs économiques qui gèrent ces flux.

Il s'agit à la fois d'étudier ces fonctionnements souvent opaques car considérés comme stratégiques d'un point de vue commercial par les opérateurs logistiques, mais également de développer les espaces d'interaction et de communication avec ces acteurs pour être capable de les accompagner vers une évolution de leurs pratiques.

Bonne pratique #2 : Instance Transport de marchandises en ville – Lyon, Grenoble

Sur les territoires de Lyon et Grenoble, des **instances de dialogue** ont très tôt été mises en œuvre afin d'échanger régulièrement avec les acteurs économiques du transport de marchandises en ville.

Dans le cadre des réflexions stratégiques en cours sur les deux territoires, ces outils de concertation ont été relancés / adaptés pour contribuer à la co-construction des politiques publiques

Bonne pratique #1 : Socle de connaissance logistique - Lyon

Dans le cadre de son Schéma Logistique des Biens et des Services, la Métropole de Lyon a posé comme première ambition de développer une meilleure connaissance des fonctionnements logistiques en vigueur sur son territoire.

Ce travail, intitulé socle de connaissance, a donné lieu au développement d'un outil de visualisation de données territoriales sur la logistique : **Logisti'cartes**. Cet outil intègre différentes sources de données sur les activités logistiques (modélisation de flux, localisation, taille des bâtiments, parc véhicule, ...)

Bonne pratique #3 : Démarche InterLUD

Plusieurs territoires de la région sont engagés ou s'engageront prochainement dans la **démarche InTerLUD** (Lyon, Valence, Vienne, Grenoble, Clermont-Ferrand, Annecy).

Cette démarche répond au double enjeu de connaissance et de co-construction avec les opérateurs logistiques, avec en premier lieu un diagnostic du fonctionnement logistique du territoire suivi d'une concertation avec les acteurs socio-économiques. L'aboutissement du travail est un plan d'actions en faveur d'une logistique urbaine plus vertueuse et la signature d'une charte partenariale.

Développement de nouvelles solutions logistiques pour desservir le cœur urbain

Constats et enjeux

Le développement de nouveaux moyens techniques (vélo-cargo, remorques, ...), les difficultés d'accès aux centres-villes (congestion, réglementation, aménagements, ...) et l'ambition de transition énergétique permettent aujourd'hui d'envisager sur les territoires de **nouveaux services et solutions logistiques plus vertueuses**.

Sans toujours atteindre l'équilibre économique, ces initiatives s'en rapprochent progressivement car elles permettent de gagner en efficacité sur la livraison. On peut citer en premier lieu la **cyclo-logistique** qui se développe largement au sein des agglomérations de la région.

De manière plus anecdotique, le développement de livraisons fluviales est également constaté sur l'agglomération lyonnaise.

Bonne pratique #1 : Subvention à l'acquisition de vélo-cargo - Lyon

Dans le cadre de la ZFE-m à Lyon, les micro/petites/moyennes entreprises et associations peuvent bénéficier d'une aide de 3 000€ pour l'achat d'un vélo cargo ou d'une remorque à assistance électrique et de 1 000€ pour leurs versions non électriques (dans la limite de 60% du prix d'achat).

Bonne pratique #2 : ColisActiv' – Lyon et Grenoble

Le programme ColisActiv' vise à réduire le coût de la livraison active de colis (vélo et marche) afin de la rendre compétitive face aux modes thermiques. Pour y parvenir, une subvention cofinancée par les territoires est versée aux entreprises de livraison du dernier kilomètre pour chaque colis livré par mode actif.

Cette subvention est directement déduite des factures présentées aux transporteurs et chargeurs pour les inciter à reporter un flux plus important de colis vers ces modes écologiques. Sur le territoire lyonnais, 500 000 colis ont été livrés dans le cadre de ce programme.

A noter que d'autres territoires de la région auraient souhaité bénéficier de ce programme.

Bonne pratique 3 : Appel à projet VNF - Lyon

Afin de développer des solutions de desserte du centre-ville par voie fluviale, un appel à projet a été lancé par VNF en partenariat avec la Métropole de Lyon. Il a permis de sélectionner des entreprises qui pourront exploiter des quais en centre-ville pour y décharger des marchandises ayant vocation à être post-acheminées en modes faiblement émissifs.

Constats et enjeux

L'augmentation importante des flux de e-commerce ces dernières années a généré de nombreuses livraisons supplémentaires. Il est nécessaire aujourd'hui de **mieux connaître ces flux pour accompagner/organiser cette évolution sur les territoires**. Par ailleurs, afin d'optimiser leur gestion, le développement de la livraison hors domicile peut constituer une piste intéressante en limitant les échecs de livraison synonymes de kilomètres supplémentaires.

Bonne pratique #1 : Programme Européen E-COMMIT - Annecy

Le Grand Annecy s'est engagé dans le projet européen E-commit. L'appel à projets vise à accompagner les collectivités, pour les aider à comprendre, analyser et observer les pratiques du e-commerce, ainsi que ses impacts environnementaux, sociaux et économiques, afin d'identifier des solutions correctives. Dans ce cadre il est possible de mobiliser par exemple des enquêtes détaillées sur les pratiques de livraison liées aux achats de e-commerce d'un territoire.

Bonne pratique #2 : Schéma directeur des points relais – Agglomération de Valence

Afin d'accompagner la mise en place de points relais et de répondre aux éventuelles carences de leur maillage, l'agglomération de Valence a lancé la réalisation d'un schéma directeur des points relais sur son territoire. Il permettra de déterminer les besoins et actions d'amélioration à mettre en œuvre.

LES ENSEIGNEMENTS DES ENTRETIENS AVEC LES PROFESSIONNELLS

Les logisticiens rencontrés (acteurs privés)



POSTE IMMO



RHÔNE-ALPES DISTRIBUTION



Le foncier – un enjeu transversal

Sur l'ensemble des territoires d'étude, la question de l'accès au foncier semble être problématique pour les entreprises de transport / logistique.

Sont concernés tant les plateformes d'entrée d'agglomération que les sites de distribution urbaine selon les territoires.

- La difficulté à trouver des sites en périphérie immédiate des agglomérations les oblige souvent à devoir s'éloigner → augmentation des distances d'approche = frein au développement d'une logistique décarbonée et conditions de travail difficiles pour les chauffeurs
 - ↳ **Enjeu de conserver du foncier à vocation logistique en périphérie immédiate des agglomérations**
- Site en milieu urbain = coût important pour des activités à l'équilibre précaire (rupture de charge, véhicules propres)
 - ↳ **Enjeu de proposer des sites en milieu urbain à prix accessible**

Zones à Faibles Emissions - mobilité

Des calendriers ZFE-m et des obligations qui sont tous différents, rendant la lecture et l'adaptation compliquées pour tous les acteurs

- ↳ **Enjeu de coordination**
- ↳ **Enjeu de lisibilité auquel doit répondre le projet Zfe.green**

Un niveau d'association/implication des acteurs interrogés dans les réflexions ZFE-m sur les territoires très variable

- ↳ **Enjeu de concertation**

Des moyens différents selon la taille des entreprises : il est beaucoup plus difficile pour les petites entreprises (artisans, BTP, ...) et les sous-traitants de s'adapter et de répondre aux nouvelles réglementations que pour les plus grandes entreprises

- ↳ **Enjeu d'accompagnement et de conseil ciblé notamment sur les plus petits acteurs**

Difficulté pour les constructeurs des véhicules de suivre les carnets de commande parfois et à adapter leurs produits aux exigences

- ↳ **Enjeu de disposer d'un calendrier à moyen – long terme pour anticiper les choix d'investissement**

Lien foncier/immobilier & ZFE-m

Pas d'identification de lien direct entre la mise en place d'une ZFE-m et la création d'ELU → Les restrictions de circulation semblent être structurantes de ce point de vue, notamment pour les acteurs ayant des distances d'approche importantes.

Pour autant l'existence de sites logistique historiques au sein des périmètres ZFE-m peut amener certains acteurs à réinterroger ces localisations car il devient nécessaire d'adapter non plus seulement les véhicules de distribution en aval mais également ceux d'approvisionnement en amont...

Mutualisation et recours à la cyclo-logistique

Alors que les conditions de livraison deviennent chaque jour plus difficiles dans les centres-villes, certains acteurs ont recours à des sous-traitants locaux pour ne pas avoir à gérer les livraisons sur ces secteurs.

Par exemple à Clermont-Ferrand, plusieurs opérateurs de messagerie traditionnelle sous-traitaient la livraison à un opérateur local, Auvertrans, pour gérer leurs livraisons du centre-ville. Avec la disparition de cet acteur (liquidation judiciaire), les chaînes logistiques doivent être repensées.

Cette même logique bénéficie aujourd'hui aux cyclo-logisticiens. L'entreprise Les Colis Verts mais également l'antenne Urby de Clermont-Ferrand ont ainsi récupéré une partie des flux gérés précédemment par Auvertrans.

A l'échelle régionale, certains opérateurs (Heppner, DHL, ...) cherchent à dupliquer ce modèle sur toutes les agglomérations sans toujours pouvoir identifier de cyclo-logisticiens locaux.

La cyclo-logistique est une **activité en plein essor** sur les grandes agglomérations. Elle permet de gérer les livraisons du dernier kilomètre de manière **décarbonée** et répond à l'enjeu de **pacification de l'espace public** qui est souligné sur la plupart des territoires de l'étude.

Une **quinzaine de cyclogisticiens** ont été identifiés sur les territoires d'étude. On les retrouve sur une **large majorité des territoires** et les professionnels du transport et de la logistique sont de plus en plus enclins à avoir recours à leurs services.



En complément des échanges avec des opérateurs de transport, un **entretien** a été mené avec l'**association « Les Boîtes à vélo »**, qui regroupe des professionnels de tous les milieux (culture, logistique, service, restauration...) utilisant le **vélo comme outil de travail**.

Cyclo-logisticiens identifiés sur les territoires



Epilog - Lyon



St Etienne



Valence



Clermont-Ferrand



Lyon



Lyon



Sicklo - Grenoble



Grenoble & Lyon



Lyon, Grenoble, Annecy



Chambéry



Les triporteurs Grenoblois



Lyon

Mais aussi : Vélocité (Grenoble), Agilenville (Lyon), Tonton livraison (Chambéry), ...

Les éléments de cadrage

Les cyclo-logisticiens cumulent généralement différentes activités :

- Courses express pour des activités de bureaux, services...
- Prestataire logistique en direct chargeurs (livraison de courses, plateaux repas...)
- Sous-traitants d'opérateurs nationaux (petits colis et palettes)
- Activités annexes : déménagement, recyclage, déchets organiques...

Caractéristiques de l'activité

- Capacité d'emport moindre que les véhicules à moteur (350 kg max) : enveloppes, colis, cartons, demi - palettes
- Proximité avec le secteur de distribution : 3 à 5 km maximum
- Plus grande flexibilité / efficacité de la livraison en milieu urbain dense
- Capacité à payer un loyer limité (en fonction des territoires)



Les attentes et enjeux à relever

Les attentes des acteurs du secteur cyclologistique sont :

- Un **cadre plus contraint** pour les livraisons dans les centres urbains : développement des ZTL, piétonnisation des rues, horaires de livraison limités pour les véhicules, ...
- Un **accompagnement financier** : aides à l'achat et à la réparation, subventions à la livraison en vélo (ColisActiv')
- Des **aménagements favorables à la circulation en vélo** : voies cyclables...
- La **mise à disposition de foncier** en ville à un prix accessible (mise en réseau avec des bailleurs)
- La **formation** des coursiers
- La **sensibilisation des entreprises « classiques »** à ce mode de transport
- La mise en place de **solutions d'assurances adaptées**



QUELQUES EXEMPLES D'ESPACES LOGISTIQUES URBAINS INSPIRANTS

L'identification des exemples d'espaces logistique urbains inspirants s'est faite dans la perspective de mise en place de nouvelles contraintes sur les territoires étudiés (ZFE-m mais aussi peut-être demain d'autres dimensions). Ces exemples visent à mettre en lumière l'enjeu d'une action conjointe sur différents champs (immobilier mais aussi réglementation).

Deux initiatives sont mises en valeur ci-après, l'une en France, l'autre en Italie :

- Hermengo Erlea - Bayonne
 - City Porto - Padoue

DESCRIPTION

Lancement en 2014 d'un appel à projet pour la mise en place d'un service de livraison vertueux (cyclologistique et véhicule faiblement émissif) pour le centre-ville de Bayonne : prise en charge des loyers pour un local de 700 m² à 2 km du centre-ville. L'appel à projet a été remporté par l'entreprise local Hemengo Erlea.

Conjointement à l'appel à projet, les conditions d'accès au centre-ville ont été rendues plus difficiles / strictes avec le développement de la zone piétonne et la limitation des horaires de livraison pour les véhicules moins vertueux.

L'entreprise s'est peu à peu diversifiée avec la livraison d'autres secteurs de l'agglomération (30% des mouvements concernent encore l'hypercentre). En 2017 elle a déménagé au sein de 2 locaux : un ELU de 200 m² pour desservir l'hyper-centre et un deuxième local de 700 m² en périphérie.

HISTORIQUE / NIVEAU DE MATURITÉ / RETOURS D'EXPÉRIENCE

Lancement en 2014, un service toujours en activité en 2023.

Un service qui a évolué pour se pérenniser : développement de la livraison hors centre-ville, prise à bail d'un site plus petit.

PARTENAIRES / CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

- ✓ Communauté d'agglomération de Bayonne Pays-Basque
- ✓ Ville de Bayonne
- ✓ Entreprise Hermengo Erlea

CHIFFRES CLÉS

- ✓ 5 000 livraisons/enlèvements par semaine en hypercentre.
- ✓ Flotte à 40% décarbonée : 2 vélos triporteurs électriques, 2 véhicules légers électriques, 2 poids lourds hybrides Flotte verte.



ENSEIGNEMENTS CLÉS

- ✓ Un projet privé soutenu par la collectivité sur l'aspect immobilier sans implication dans la gouvernance
- ✓ L'évolution des conditions d'accès des marchandises au centre-ville a été cruciale pour la réussite du projet.

Un exemple européen : Le CDU Cityporto de Padoue

DESCRIPTION

Interporto est l'opérateur du centre logistique intermodal (rail/route) de Padoue, ville de 200 000 habitants du nord de l'Italie. En 2004 un nouveau service de consolidation des marchandises à destination du centre-ville a été mis en œuvre par Interporto en partenariat avec la municipalité : Le Cityporto.

Implanté dans un entrepôt à 2 km du centre-ville, ce service, subventionné à son lancement, a accompagné la mise en place d'un contrôle automatisé de la zone de trafic limité et le renforcement des restrictions à la zone piétonne. Cityporto bénéficie d'un accès privilégié à ces zones réglementées. Ainsi, alors que les livraisons sont interdites dans la zone piétonne après 9h30 (sauf exception), ses véhicules peu émissifs (GNV et électrique) sont autorisés à y circuler par dérogation. Les véhicules Cityporto peuvent également utiliser les voies réservées aux bus pour accéder au centre-ville.

Le service Cityporto permet la mutualisation et la rationalisation des véhicules desservant le centre-ville en maximisant le niveau de remplissage de ces derniers. L'entreprise travaille pour près de 70 transporteurs.

HISTORIQUE / NIVEAU DE MATURITÉ / RETOURS D'EXPÉRIENCE

Lancement en 2004, un service toujours en activité en 2023.

Un service subventionné les 4 premières années d'exploitation mais qui est aujourd'hui équilibré. Le modèle du CityPorto a depuis été repris sur d'autres villes italiennes (Aoste, Como, Modena, Rovigo, Abano Terme)

PARTENAIRES

- ✓ Ville et Province de Padoue
- ✓ InterPorto
- ✓ CCI

CHIFFRES CLÉS

- ✓ 75 000 livraisons en 2021
- ✓ Près de 100 véhicules diesel en moins chaque jour en centre-ville
- ✓ Un gain estimé de près de 2000 tonnes de CO₂ entre 2004 et 2019



ENSEIGNEMENTS CLÉS

- ✓ Un projet qui a accompagné le renforcement des restrictions d'accès des marchandises au centre-ville
- ✓ Des bénéfices du point de vue de la congestion et de la qualité de l'air
- ✓ Un projet qui bénéficie d'un cadre juridique particulier (pas forcément répliquable)

Sources : Interporto; Interface Transport

Merci de votre attention

Hugo NIVOIX – Chef de projet
hnivoix@interface-transport.com
+33 7 87 18 90 71

CONTRIBUTIONS

Aurélie Dion – ingénieure d'études
Martin Claude – ingénieur d'études
Leila Gaillard – ingénieure d'études

