



Diagnostic de la logistique urbaine et du foncier logistique en AuRA

Monographie : Agglomération annécienne

Juin 2023



Rédigé par	MCL	Date	15/06/2023
Validé par	HNI	Version	V1.0

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
1 PREAMBULE	3
2 MODELISATION DES MOUVEMENTS DE MARCHANDISES B2B ET B2C	4
2.1 MODELISATION DES MOUVEMENTS DES ETABLISSEMENTS ECONOMIQUES.....	4
2.2 MODELISATION DES MOUVEMENTS LIES AUX ACHATS DES MENAGES	10
3 ANALYSE DE L'EMPLOI LOGISTIQUE	12
4 IMPLANTATION DES ACTEURS LOGISTIQUES SUR LE TERRITOIRE	13
4.1 LOCALISATION DES SITES LOGISTIQUES – TRANSPORT - DISTRIBUTION	13
5 ORGANISATION DES ACTEURS DE LA MESSAGERIE / MESSAGERIE EXPRESS	15
6 PARC DE VEHICULES ET TRANSITION ENERGETIQUE	17
6.1 PARC DE VEHICULES DU TERRITOIRE.....	17
6.2 REPARTITION DU PARC DE VEHICULES DES ACTEURS DU TRANSPORT ET STATIONS D'AVITAILLEMENT	20
7 PRISE EN COMPTE DES ENJEUX DE LOGISTIQUE URBAINE SUR LE TERRITOIRE	23
ANNEXES	25
ENTRETIENS MENES EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE ANNECIEN.....	25
METHODOLOGIE DE MODELISATION B2B ET B2C	26

1 PREAMBULE

La présente monographie s'inscrit dans le cadre d'une étude portant sur la logistique urbaine au sein des agglomérations de la Région Auvergne Rhône-Alpes concernées par la mise en place ou l'étude du déploiement d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Sont concernées les agglomérations de Lyon, Grenoble, Saint-Etienne, Clermont-Ferrand, Annecy, Chambéry, Annemasse, Valence et de la Vallée de l'Arve.

Conformément au cahier des charges de l'étude la monographie ne constitue pas un état des lieux exhaustif, mais elle synthétise les principales données relatives au fonctionnement logistique de chacun des territoires étudiés. Elle intègre :

- des éléments de compréhension des pratiques locales de livraison pour les professionnels (B2B) et pour les particuliers (B2C) et des organisations logistiques,
- le recensement des initiatives engagées par les collectivités en faveur d'une LUD : gouvernance, structuration de la démarche, leviers d'actions mobilisés, actions mises en place sur le territoire, etc.
- une analyse du niveau de prise en compte de la logistique urbaine et sa traduction dans les différents documents de planification (PLU / PLUi, SCoT, PDU, ...)
- la modélisation, par le biais de cartographies, les flux marchandises (dont la densité de livraison et les enlèvements de marchandises sur le territoire) ;
- la qualification du parc de véhicules (gabarits, motorisations, normes, etc.) ;
- la cartographie des acteurs économiques de la logistique urbaine (logisticiens, transporteurs, producteurs, commerçants, acteurs publics, particuliers, etc.);
- le recensement des données existantes sur les stations d'avitaillement en GNV, hydrogène pour véhicule utilitaire léger et poids lourds.

Elle se base sur l'analyse de bases de données économiques et foncières relatives au transport de marchandises, ainsi que sur des entretiens menés auprès d'acteurs locaux et régionaux de la logistique.

2 MODELISATION DES MOUVEMENTS DE MARCHANDISES B2B ET B2C

2.1 Modélisation des mouvements des établissements économiques

2.1.1 Méthodologie

La modélisation des flux de marchandises 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 territoire retenu pour cette analyse des mouvements est celui du Grand Annecy (34 communes dont la ville centre, Annecy).

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 administrations¹.

NB : Cette modélisation ne permet pas de prendre en compte les mouvements liés aux chantiers de construction, à la collecte des déchets ainsi qu'à la distribution de courrier.

2.1.2 Répartition des mouvements de marchandises B2B sur le territoire

La carte ci-dessous représente la répartition des mouvements de marchandises sur le territoire. La représentation se base sur le niveau de concentration de ces mouvements et fait par conséquent apparaître des zones de forte intensité logistique (en rouge) marquées par un grand nombre de mouvements de marchandises réalisés dans un périmètre restreint. A contrario les zones bleues sont marquées par des intensités de livraisons relativement faibles (ce qui n'exclut pas d'avoir localement des problématiques ponctuelles de transport de marchandises. Par exemple un établissement fortement générateur de flux induisant de nombreuses circulations de poids lourds).

¹ La méthodologie de modélisation des mouvements B2B est présentée de manière plus détaillée en annexe

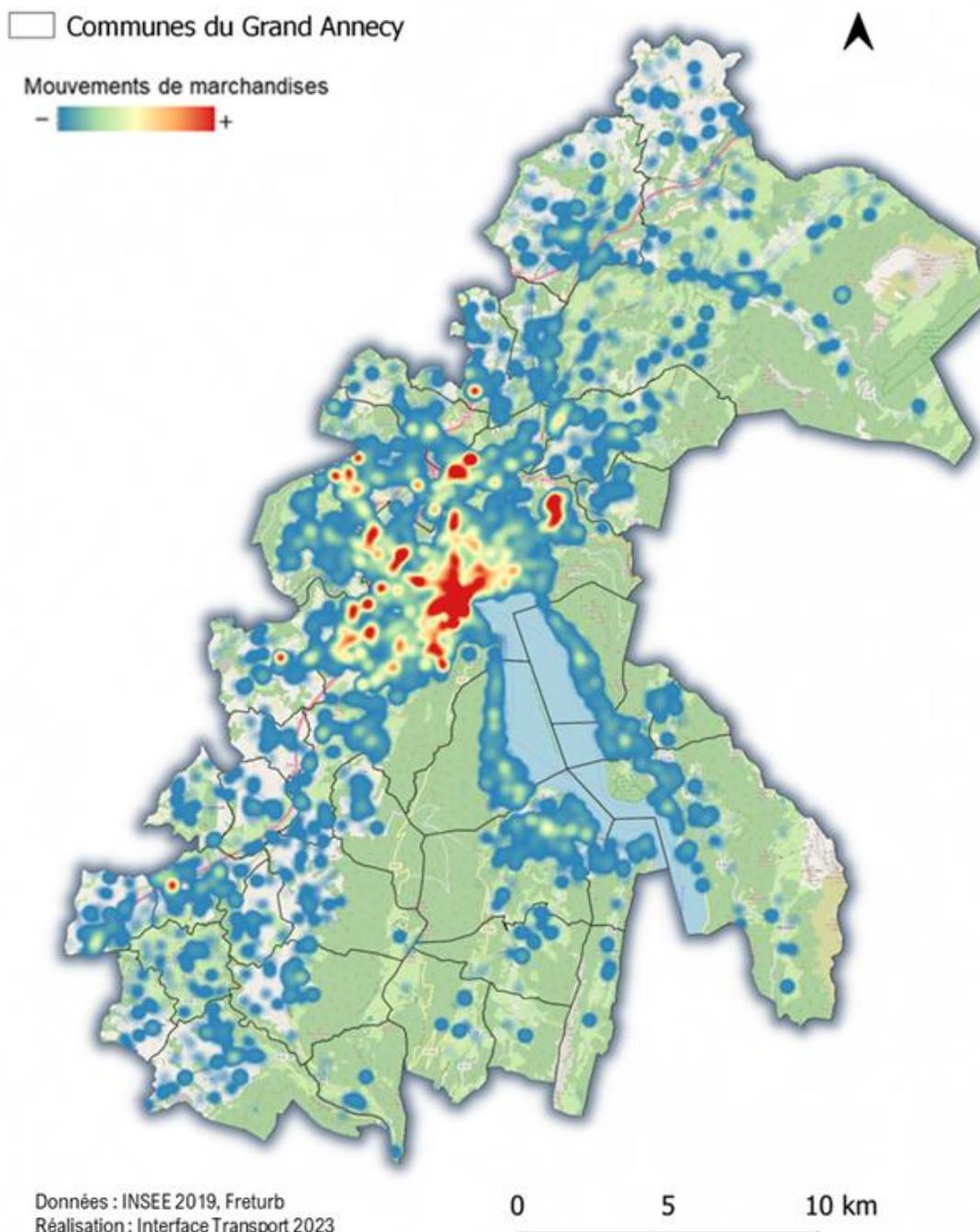


Figure 1 : Mouvements de marchandises B2B sur le territoire du Grand Anancy

Au total, **135 615 mouvements de marchandises par semaine²** sont recensés à l'échelle du Grand Anancy. La ville d'Anancy représente 65% des mouvements (87 848 mouvements).

Un focus sur la commune d'Anancy et sa première couronne permet d'apprécier la densité de mouvements à cette échelle. Anancy, et en particulier le périmètre intra rocade, ressort clairement

² La semaine permet de tenir compte des variations quotidiennes des mouvements. Pour approcher un chiffre à la journée, il faut diviser le nb de mouvements hebdomadaires par 5.3 (tenant compte d'une intensité livraison réduite les lundis et samedis).

comme la zone présentant la plus forte densité de mouvements marchandises. D'autres poches d'intensité ressortent, notamment au nord et nord-est de l'agglomération, à l'ouest au niveau de Cran / Seynod, mais aussi au niveau de la ZA Argonay-Pringy et du PAE des Glaisins. Cela s'explique par l'importante part d'acteurs de la logistique implantés dans ces espaces (cf. 4.1. Localisation des sites transports – logistiques – distribution). Enfin, d'autres secteurs tels que les accès à l'A41 au niveau d'Alby-sur-Chéran.

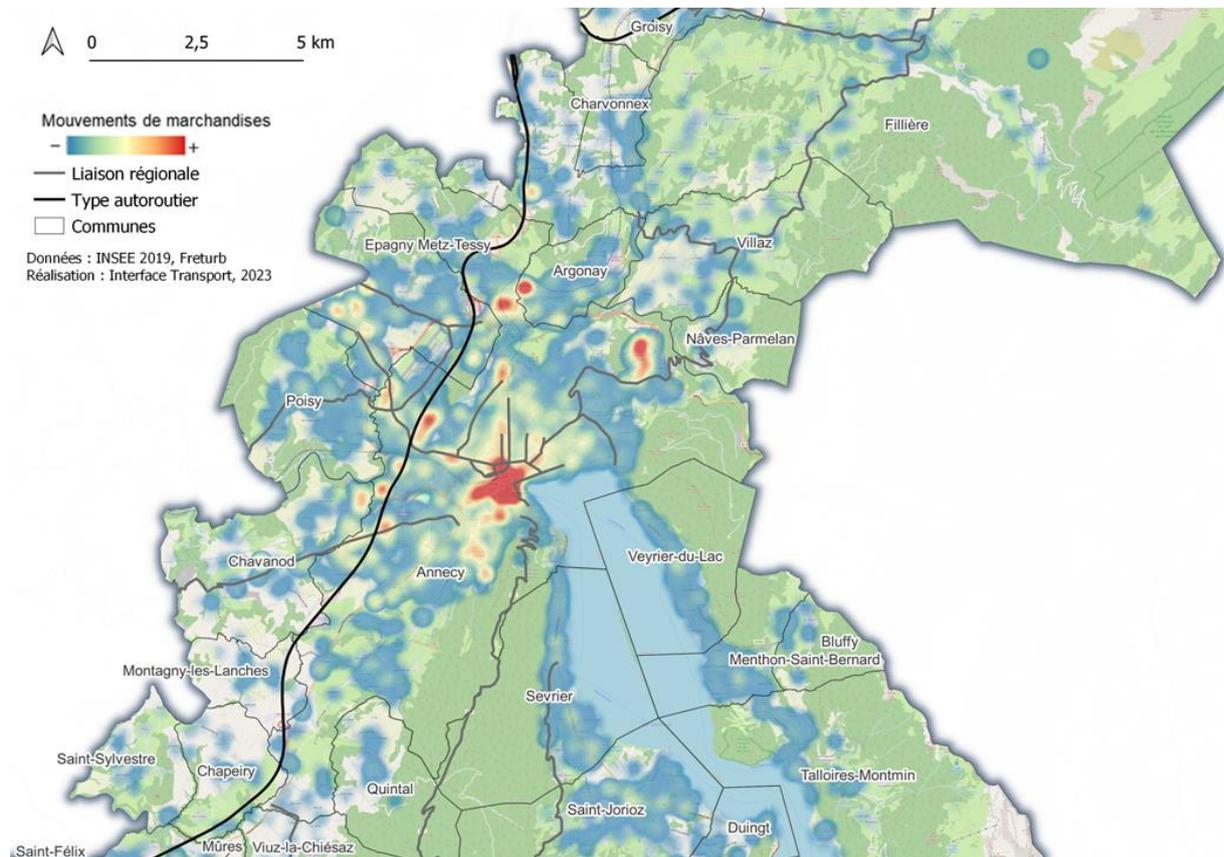


Figure 2 : Zoom sur Annecy et la première couronne de l'agglomération annécienne

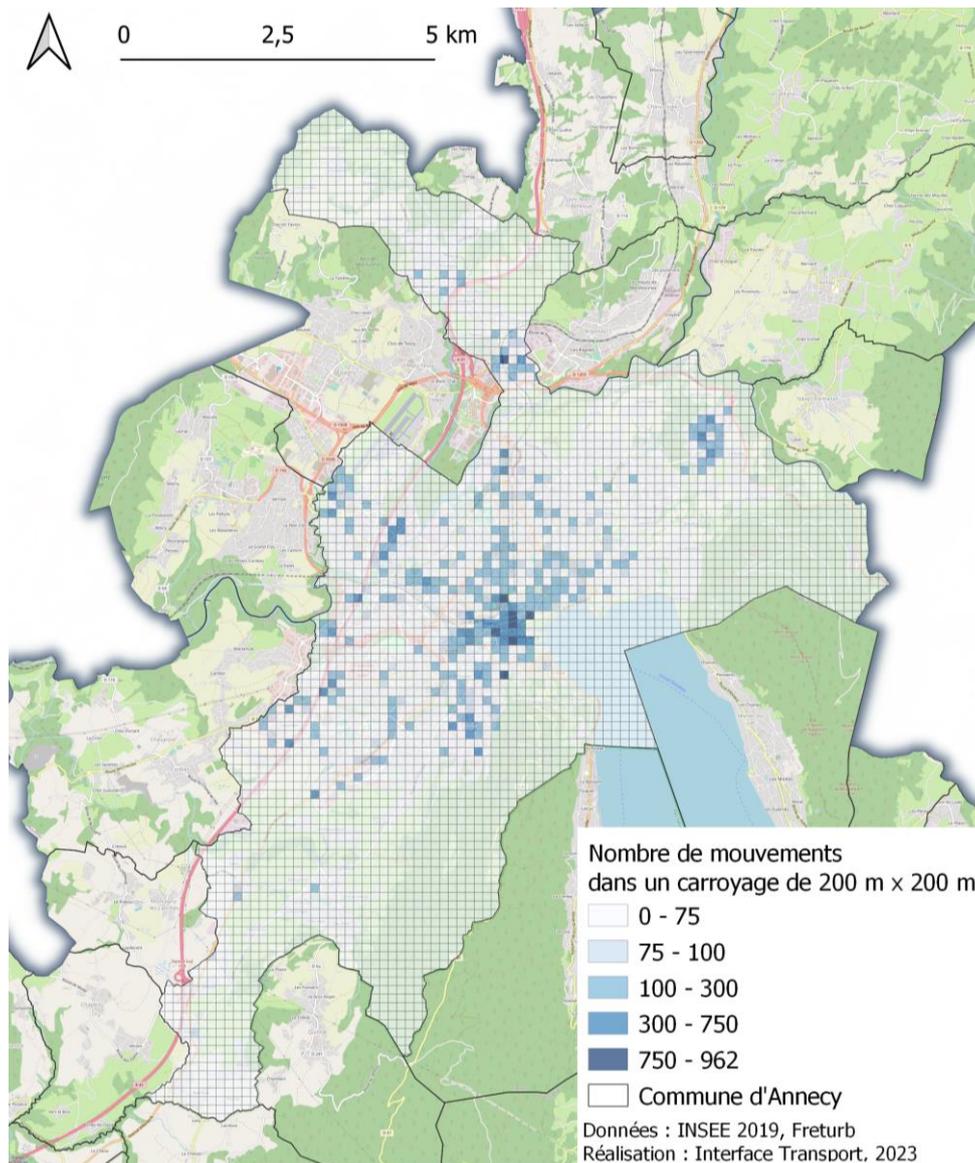


Figure 3 : Nombre de mouvements de marchandises hebdomadaires par carroyage 200 m x 200 m

Les zones les plus densément parcourues sont la zone autour de la rue Carnot et du centre-commercial Courier avec plus de 960 mouvements par semaine, et les zones plus au sud de la rue Carnot, aux croisements avec les rues Sommelier, Vaugelas et Royale, avec plus de 880 et 860 mouvements. Viennent ensuite plusieurs zones, toujours dans l'hyper-centre annécien, centrées aux alentours de la rue de Bonlieu (808 mouvements), le quai de l'Evêché (802 mouvements) ou encore la rue Royale (777 mouvements). Les abords du lac sont aussi des espaces de densité de mouvements (Avenue d'Albigny notamment).

La commune d'Annecy génère 65% des mouvements de marchandises de l'agglomération (dont **14% sur le centre-ville**) soit 87 850 mouvements. La commune nouvelle d'Epagny Metz-Tessy au nord d'Annecy est la commune qui concentre ensuite le plus de mouvements, témoignant d'une activité économique intense sur ce territoire, liée à la présence d'équipements comme le CHU Annecy

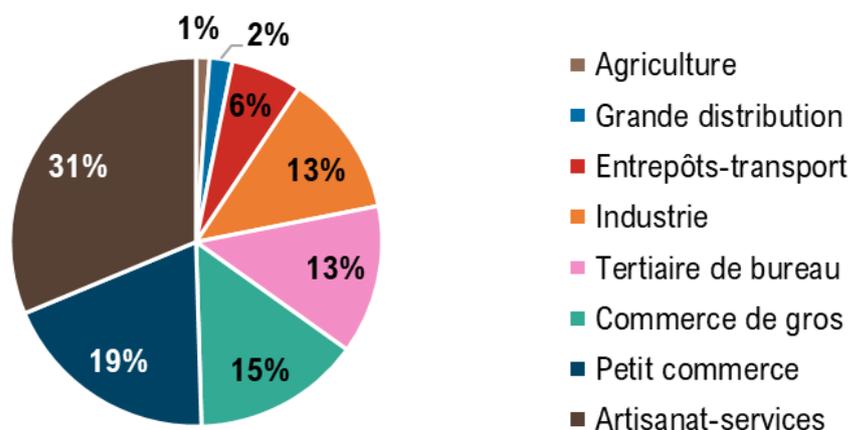
Genevois mais aussi le centre commercial Grand Epagny. D'autres communes concentrent des mouvements tels que Argonay (environ 3%), notamment via la présence de nombreuses entreprises (NTN, Salomon, Mavic, Brake). Chavanod à l'Ouest représentent également 3% des mouvements, comptant de nombreuses entreprises.

Commune	Mouvements	Etablissements
Anney	65%	64%
Dont centre-ville d'Anney	14%	17%
Epagny Metz Tessy	7%	5%

Données : INSEE 2019, Freturb
Réalisation : Interface Transport 2023

2.1.3 Analyse des mouvements par secteur d'activité

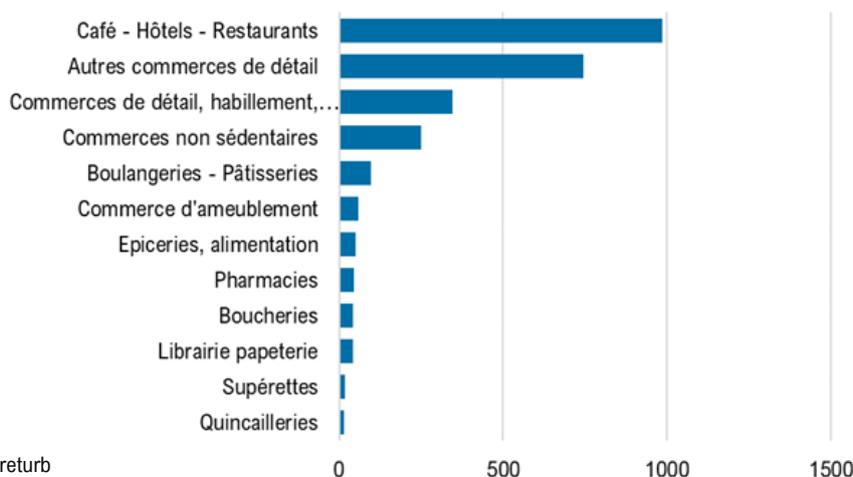
Répartition du nombre de mouvements sur le Grand Anney par secteur d'activité



Données : INSEE 2019, Freturb
Réalisation : Interface Transport 2023

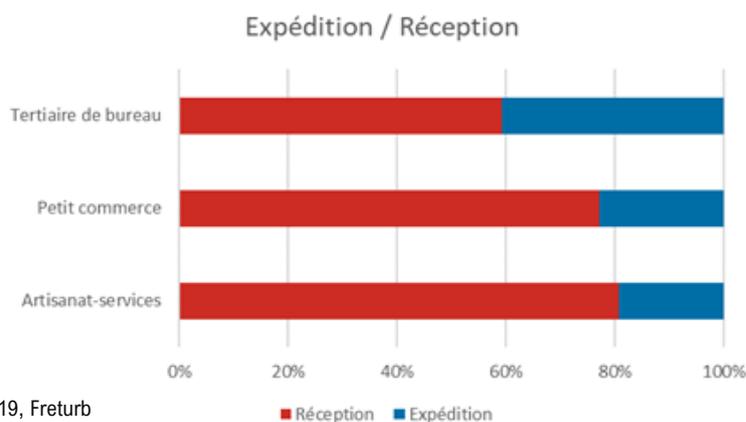
Les **activités d'artisanat et services** sont celles qui génèrent le plus de mouvements sur l'agglomération du Grand Anney. Elles **rassemblent 31 % des mouvements du territoire**. Vient ensuite, le **petit commerce (19 % des mouvements)** avec une majorité de mouvements liés à la filière des CHR (café, hôtel, restaurant) et celle des autres commerces de détail (fleuristes, opticiens...).

Mouvements générés selon la typologie de petits commerces sur Annecy



Données : INSEE 2019, Freturb
Réalisation : Interface Transport 2023

A noter que si l'artisanat et les services, le petit commerce, tout comme le **tertiaire de bureau (13% des mouvements)** constituent des générateurs de mouvements importants, **ils sont principalement destinataires de marchandises et non expéditeurs**. Ces secteurs sont par ailleurs très majoritairement approvisionnés par des professionnels de la distribution, qu'il s'agisse d'acteurs du transport et de la logistique (messagerie, messagerie express, transport spécialisé ; on parle alors d'approvisionnement en compte d'autrui) - ou du commerce de gros (alimentaire, boisson, BTP ; approvisionnement en compte propre expéditeur)

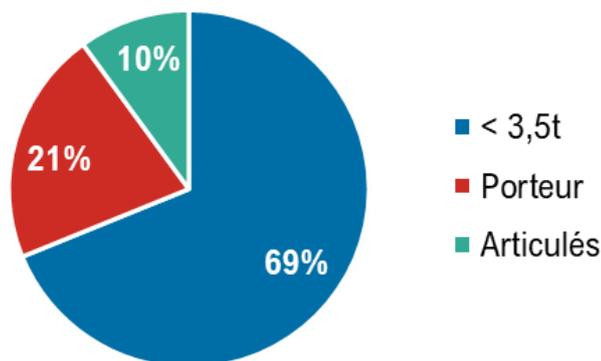


Données : INSEE 2019, Freturb
Réalisation : Interface Transport 2023

Les secteurs d'activité regroupant les **professionnels du transport de marchandises et de la distribution (commerce de gros, transport et logistique)** représentent **21% des mouvements** sur le territoire, ce qui est légèrement inférieur à la moyenne des territoires concernés par l'étude (23% = moyenne arithmétique sur les 9 territoires d'études). C'est particulièrement vrai pour les activités de transport et de logistique qui ne concentrent que 6% des mouvements, soit le plus faible total des agglomérations étudiées après la vallée de l'Arve.

13% des mouvements de marchandises sur le Grand Annecy sont **en lien avec l'industrie**, ce qui est une part importante par rapport à d'autres agglomérations comparables, et s'explique notamment par une présence marquée d'entreprises de premier ordre dans l'agro-alimentaire (spécialisées dans les produits fromagers en particulier) et l'industrie mécanique de précision (NTN SNR, Hitim Group, Teissier Technique, Dassault Aviation, ...).

Types de véhicules utilisés



Données : INSEE 2019, Freturb
Réalisation : Interface Transport 2023

Sur le territoire, 69% des mouvements sont opérés par des véhicules utilitaires légers et 21% par des porteurs (jusqu'à 19T). Les 10% restants sont opérés par des poids lourds articulés. Cette prédominance des VUL est particulièrement forte pour la desserte des artisans, des locaux de bureaux et des commerçants pour lesquels elle représente plus de 3 cas sur 4, et peut s'expliquer notamment par le caractère contraint du centre d'Annecy, qui se prête peu à une desserte en véhicules lourds.

2.2 Modélisation des mouvements liés aux achats des ménages

La modélisation des mouvements liés aux achats des ménages se base sur une enquête sur les achats découplés des ménages (forme d'achat pour lequel l'achat et la récupération du bien se déroulent dans un espace et/ou un temps différent) menée sur la Métropole de Lyon en 2017-2018. Le modèle est ensuite appliqué à la structure socio-économique (données recensement INSEE) du territoire cible³.

³ La méthodologie de modélisation des mouvements B2C est présentée de manière plus détaillée en annexe

Concernant la **livraison des ménages, 33 850 mouvements de marchandises liés aux achats en ligne** par semaine sont effectués à l'échelle du Grand Annecy, soit 20% des mouvements totaux (B2B et B2C) contre 22% en moyenne sur l'ensemble des agglomérations de la région.

La commune la plus génératrice est **Annecy** avec environ **22 000 mouvements / semaine**, soit **65 % des mouvements B2C** du territoire. Les mouvements liés au e-commerce représentent 20% sur la commune d'Annecy, soit un niveau équivalent à l'ensemble de l'agglomération.

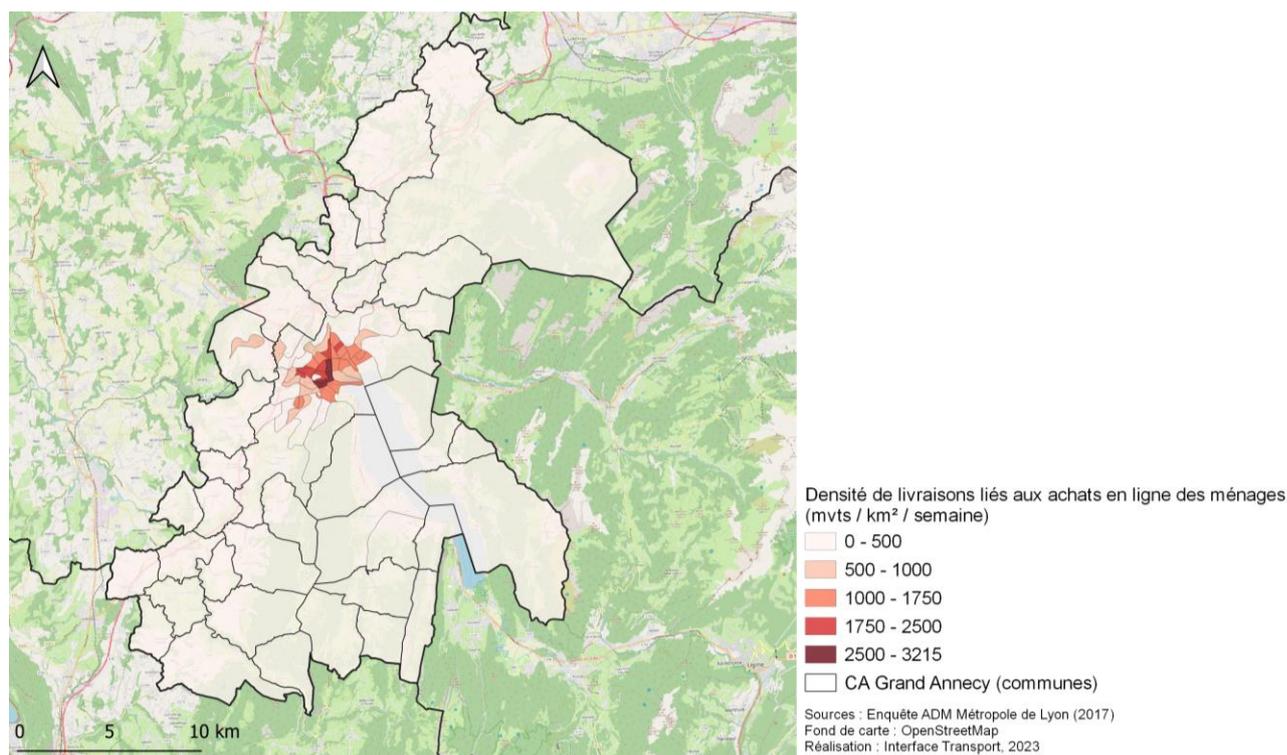


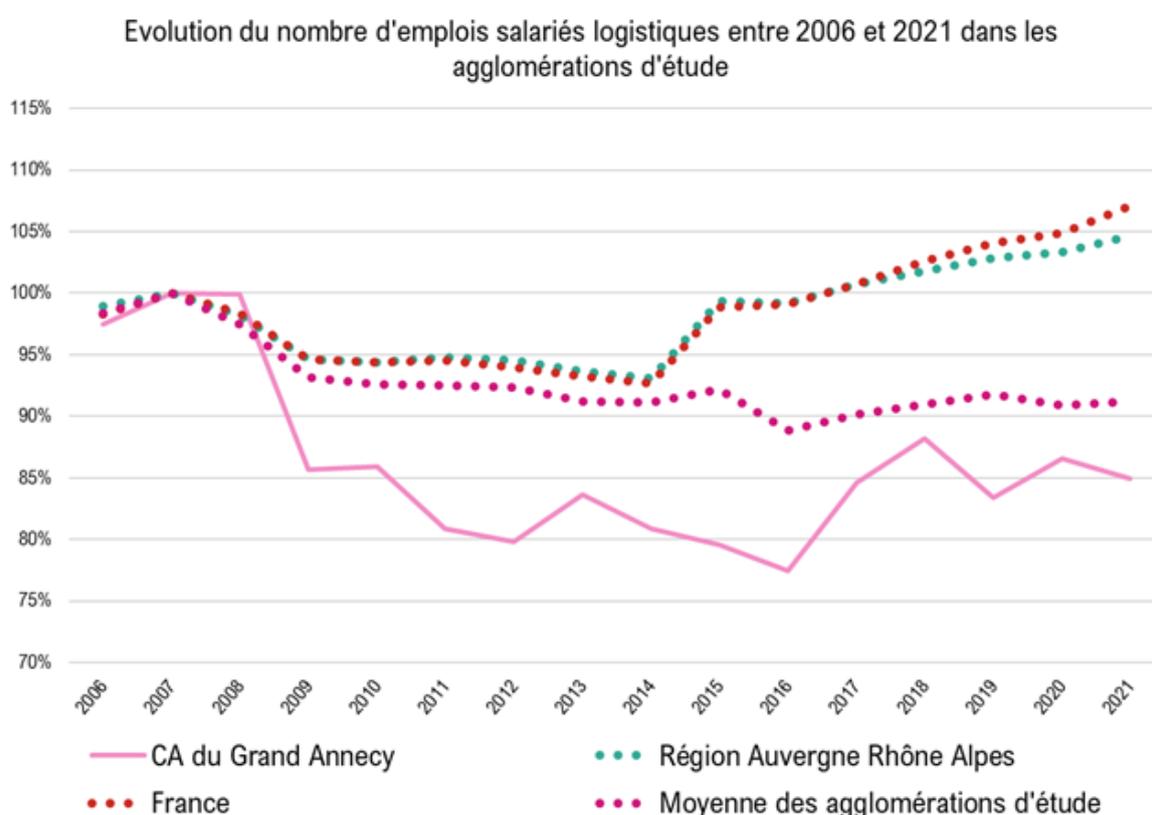
Figure 4 : Mouvements hebdomadaires générés par les achats en ligne des ménages

Les mouvements de marchandises liés aux achats e-commerce sont constitués de colis, qui sont essentiellement distribués par les réseaux de messagerie express (Chronopost, DPD, DHL, GLS, ...), les e-commerçants eux-mêmes (Amazon, Vinted) et dans une moindre mesure la messagerie traditionnelle (DB Schenker, Geodis, Heppner, ...).

3 ANALYSE DE L'EMPLOI LOGISTIQUE

Le taux d'emploi logistique sur le Grand Ancey est inférieur aux taux nationaux et régionaux avec seulement **2,8% d'emplois dans le secteur logistique – transport** contre 4% en moyenne sur les autres agglomérations étudiées en Auvergne Rhône-Alpes et jusqu'à 6% sur Clermont- Ferrand par exemple. Le territoire annécien est le troisième territoire avec le moins d'emplois logistiques des agglomérations étudiées. Cette part limitée de l'emploi logistique est le marqueur d'une logistique essentiellement liée à la desserte du territoire lui-même mais également d'une possible dépendance vis-à-vis d'autres territoires. Cela s'explique par le relatif éloignement du territoire des principaux corridors logistiques européens mais aussi par la rareté et la cherté du foncier et de l'immobilier dans ce secteur.

L'emploi logistique est **en diminution de près de 15% depuis 2008** sur le territoire du Grand Ancey. L'agglomération a suivi une trajectoire différente des autres territoires d'étude avec une nette cassure de la courbe en 2008, quand les autres ont baissé de manière relativement linéaire entre 2007 et 2017. Dans le même temps l'emploi logistique augmentait de près de 5% entre 2007 et 2021 à l'échelle nationale comme régionale.



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

4 IMPLANTATION DES ACTEURS LOGISTIQUES SUR LE TERRITOIRE

4.1 Localisation des sites logistiques – transport - distribution

L'analyse du répertoire Sirene géolocalisé permet l'identification des sites logistiques du territoire. Les principales implantations sont situées à l'ouest d'Annecy, en particulier sur le périmètre des ex-communes de Seynod et Cran-Gevrier, le long de l'autoroute A41 qui relie Annecy à Chambéry puis Grenoble, et Lyon via l'A43. On identifie également la présence d'une polarité logistique au nord d'Annecy, en limite avec Argonay. Ces sites sont ceux générant le plus de mouvements, comme explicités en 2.1.

Il n'existe pas de zone d'activité dédiée à la logistique sur le territoire et les sites sont généralement implantés au sein de zones d'activités diversifiées, connectées aux infrastructures routières.

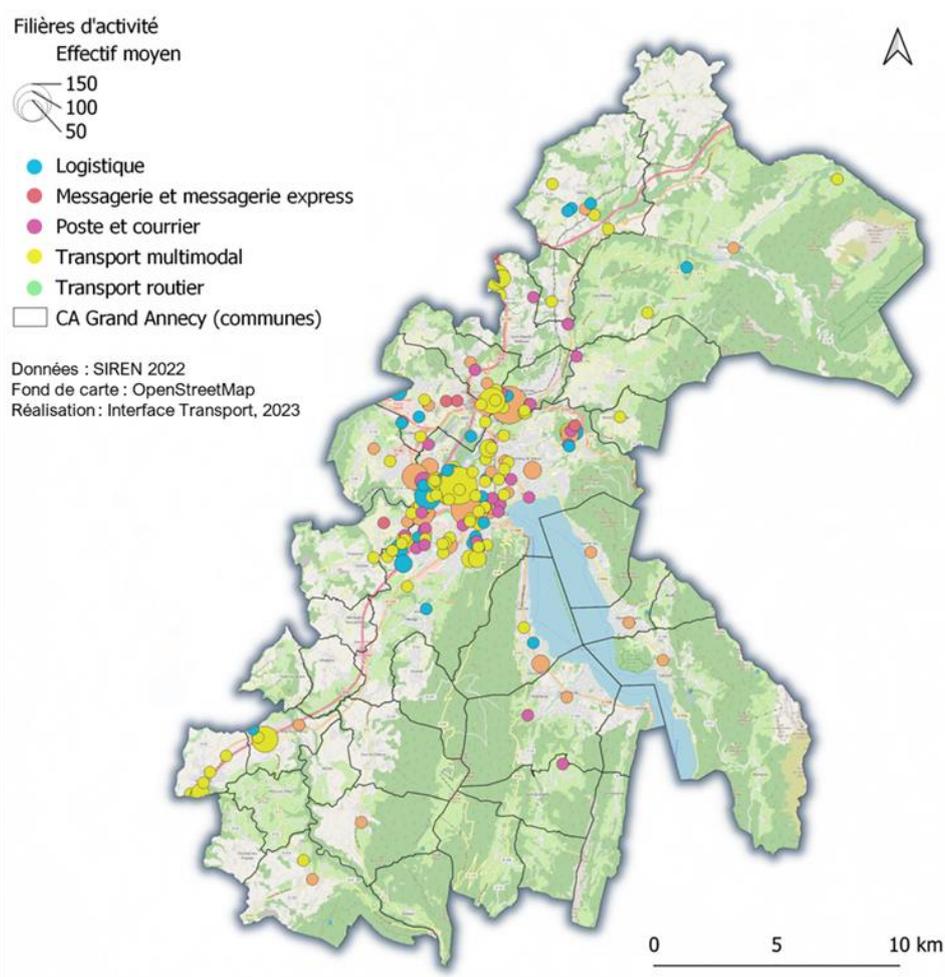


Figure 5 : Localisation des acteurs du transport et de la logistique

Les acteurs du commerce de gros sont davantage disséminés sur le territoire du Grand Annecy, même si l'on peut distinguer quelques regroupements le long de la RD16 à la frontière entre Annecy et Chavanod, au sein des zones d'activités qui se développent autour de la Route des Vernes entre Annecy et Argonay, ou encore au sein du parc d'activités des Glaisins.

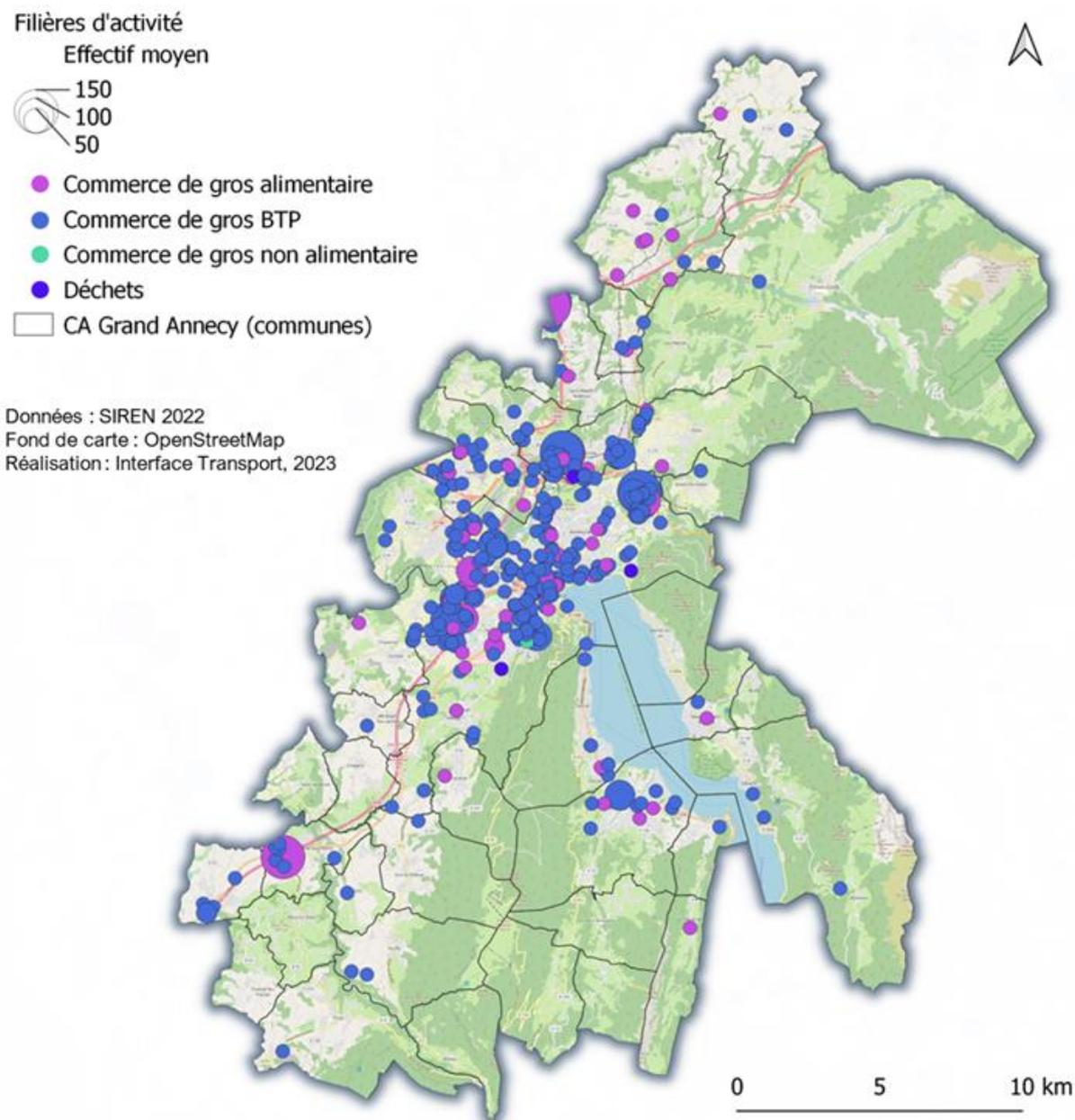


Figure 6 : Localisation des acteurs du commerce de gros et des déchets

5 ORGANISATION DES ACTEURS DE LA MESSAGERIE / MESSAGERIE EXPRESS

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 locale (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).



Figure 7 : Localisation des principaux opérateurs de messagerie et messagerie express dans les agglomérations Haut-Savoyardes

La carte ci-dessus représente l'implantation des succursales locales des principaux réseaux nationaux de messagerie, de messagerie express et de distribution urbaine en Haute-Savoie⁴.

Sur l'agglomération annécienne, on retrouve la plupart des acteurs de la distribution de colis express (messagerie express) 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 relai local. **Les acteurs présents 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. A noter que certains acteurs, en particulier des filiales du groupe La Poste, disposent aussi de positions relativement avancées dans Annecy.

Parmi les acteurs de la distribution, on peut également noter l'existence d'un site de distribution d'Amazon dans la première périphérie d'Annecy. Avec Lyon c'est le seul site de distribution géré en propre par l'entreprise sur les agglomérations régionales.

Enfin on peut également noter la présence de sièges de « pure players » du e-commerce sur le territoire (Miliboo, Snow Leader, ...), qui intègrent une forte dimension logistique dans leur modèle mais avec une portée nationale.

N'apparaissent pas sur cette carte les acteurs locaux indépendants qui peuvent constituer des relais potentiels de ces grands réseaux de distribution (sous-traitants des derniers kilomètres). On peut citer dans cette catégorie notamment les cyclo-logisticiens tels que Vlove.

⁴ La liste des opérateurs suivants a été recherchée sur le territoire : 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)

6 PARC DE VEHICULES ET TRANSITION ENERGETIQUE

6.1 Parc de véhicules du territoire

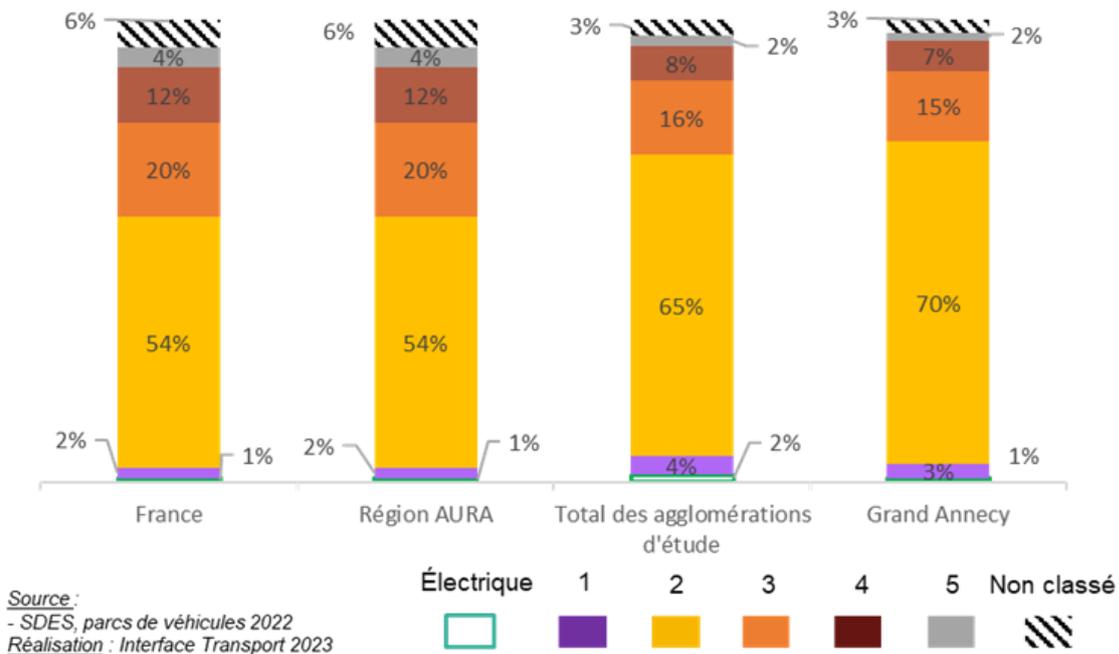
L'analyse du parc de véhicules de transport de marchandise se base sur les véhicules immatriculés sur le territoire d'étude⁵. Elle n'intègre donc pas l'ensemble des véhicules circulant sur le territoire. Elle identifie notamment la répartition des véhicules par Certificat à la qualité de l'air (CQA) ou vignette Crit'air.

22 410 Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et **Poids Lourds (PL)** constituent le parc de véhicules du Grand Annecy dont **93% de VUL et 7% de poids Lourds**. Le **diesel est le carburant utilisé majoritairement** : 95% des VUL et 100% des PL.

Avec 4% de VUL classés en Crit'air E ou 1, le Grand Annecy est dans la moyenne des agglomérations de la région sur la transition du parc véhicule. La mise en place d'une ZFE-m sur le territoire à horizon 2025 pourrait accélérer le renouvellement du parc ; c'est en tout cas l'objectif poursuivi, dans une perspective d'amélioration de la qualité de l'air en ville. La proportion de VUL les plus émissifs (Crit'air 3, 4, 5 et NC) est plutôt inférieure aux autres agglomérations régionales, avec 26% contre une moyenne de 30%. Seule l'agglomération lyonnaise fait mieux (20%). Le caractère récent de la flotte de VUL s'explique peut être par la relative richesse du territoire qui permet aux entreprises de renouveler plus régulièrement leur flotte.

⁵ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-de-vehicules-en-circulation-au-1er-janvier-2022>

Répartition des CQA des PL



S'agissant des PL, la part des véhicules peu émissifs est quasiment nulle (7 véhicules Crit'air 1 sur 1.602 immatriculés), quand la moyenne sur les agglomérations de la région est à 3% du parc en Crit'air E et 1. A l'inverse les poids lourds les plus émissifs (Crit'air 3, 4, 5 et NC) sont surreprésentés sur le territoire avec 65% des véhicules contre 43% sur la moyenne des agglomérations étudiées. Le parc PL est donc relativement plus ancien que sur le reste des agglomérations régionales. Cet état de fait s'explique peut-être par la faible spécialisation du territoire sur la filière transport/logistique car les opérateurs de transport professionnels renouvèlent plus régulièrement leur flotte de véhicules que les autres propriétaires de poids lourds.

Répartition des CQA des PL

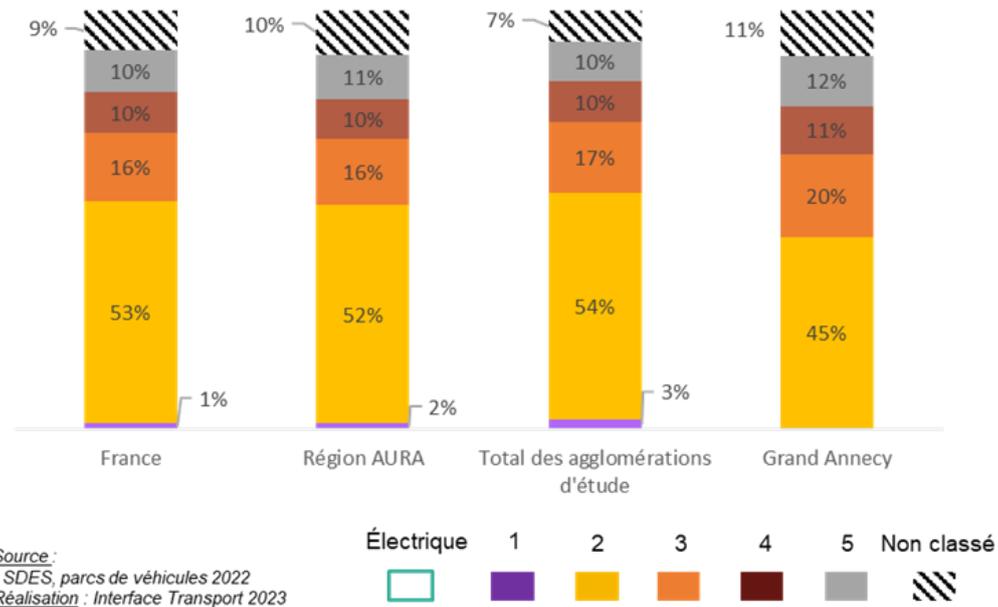


Figure 2 : Parcs de véhicules dédiés au transport de marchandises en fonction de leur Classification Qualité de l'Air

A noter

Parmi ces véhicules, tous ne sont pas détenus par des professionnels du transport et de la logistique, qui possèdent généralement autour de 5% des VUL en circulation. Les autres acteurs économiques possédant ce type de véhicules peuvent être des artisans, des entreprises de services, ...

6.2 Répartition du parc de véhicules des acteurs du transport et stations d'avitaillement

Les licences de transport enregistrées sur le territoire de l'agglomération ont également été cartographiées. Elles permettent d'approcher la localisation du parc de VUL et de PL professionnels du transport sur le territoire par la connaissance du nombre de licences (et copie conformes de licences) détenues dans chaque établissement. Sont également représentées sur les cartes suivantes les infrastructures d'avitaillement alternatif existantes ou en projet (GNV et Hydrogène).

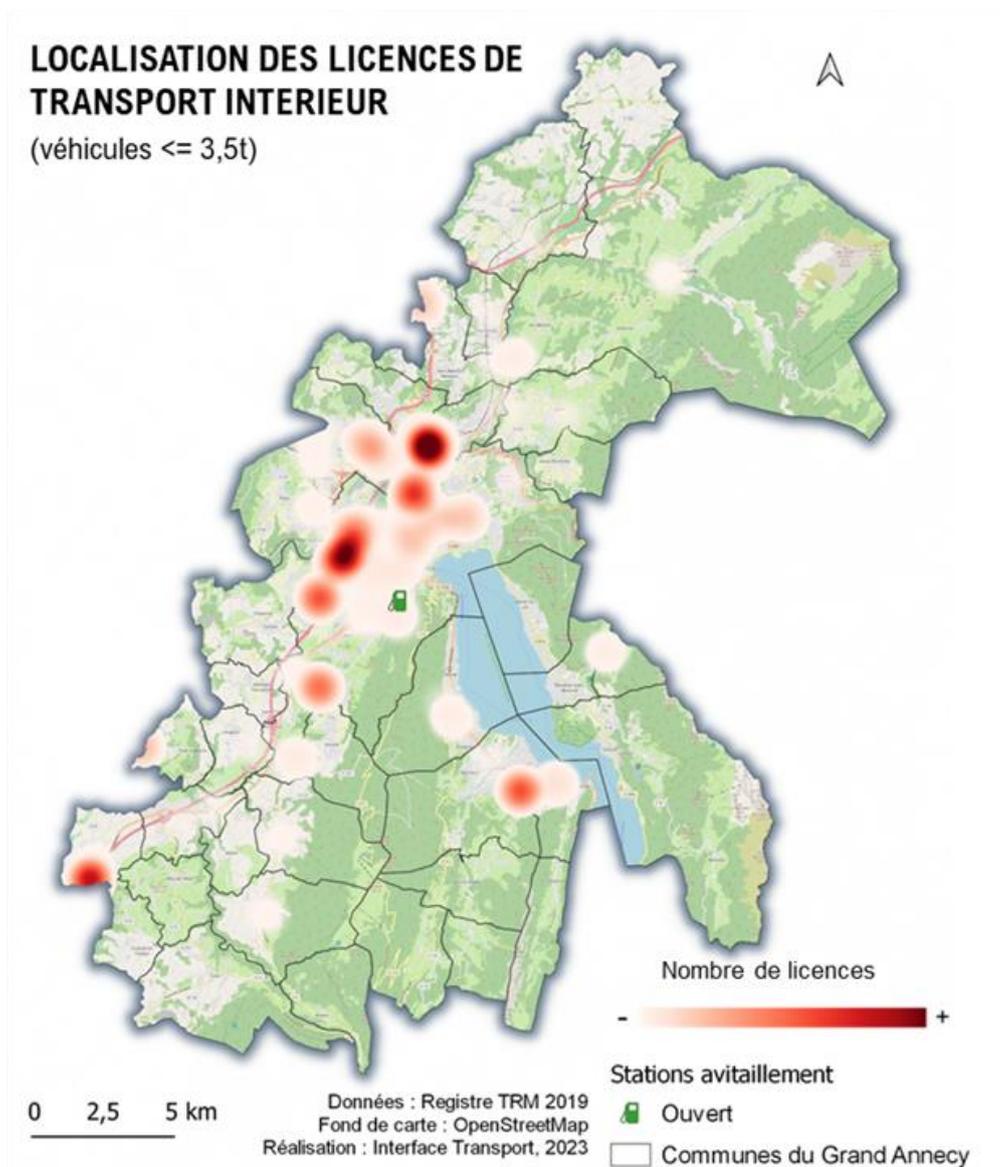


Figure 8 : Localisation des licences de transport intérieur (véhicules <= 3,5t)⁶

⁶ Au sein des entreprises de transport autorisées, chaque véhicule doit disposer d'une licence de transport : licence communautaire lorsque le poids total du véhicule utilisé excède 3,5 tonnes de poids maximum autorisé, licence de transport intérieur pour les autres véhicules.

Les entreprises disposant de licences de transport intérieur, c'est-à-dire des licences correspondant à des **VUL**, sont assez concentrées sur Annecy, en particulier autour de la Route des Vernes et de la Z.A. des Romains Nord. On observe des polarités secondaires sur les communes de Saint-Félix et Saint-Jorioz.

Les entreprises disposant de licences de transport communautaire correspondant aux **Poids Lourds** sont présentes également à Annecy, mais davantage sur les extérieurs de la ville, et les plus grosses flottes sont plutôt en périphérie de l'agglomération (Groisy, Filière, Alby-sur-Chéran, Saint-Jorioz).

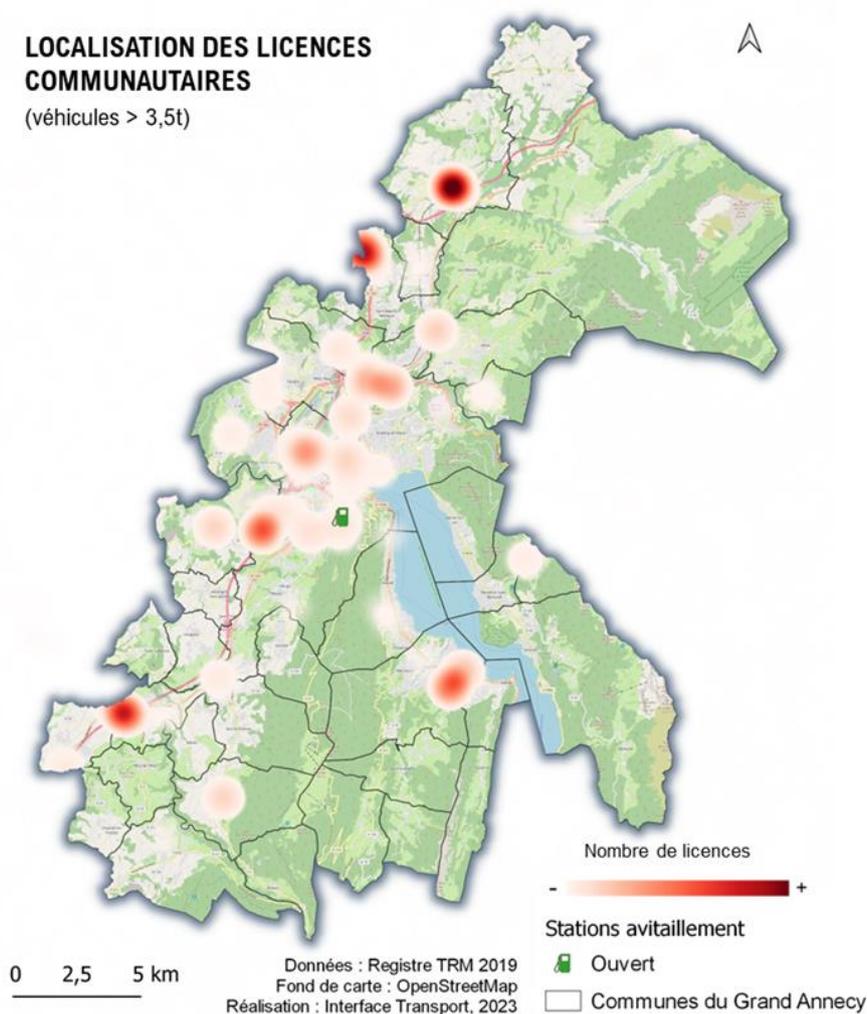


Figure 9 : Localisation des licences communautaires (véhicules > 3,5t)

Le territoire du Grand Annecy est faiblement pourvu en stations d'avitaillement à ce jour : **1 seule station** gaz se trouve sur le territoire, sur la commune d'Annecy, sans forcément de lien direct avec les sites d'implantation des principaux acteurs du transport du territoire. L'absence de deuxième station sur le territoire est soulignée par les acteurs comme un frein à la transition vers ce type de motorisation car elle fait courir un risque sur l'approvisionnement en cas de panne de la seule station existante. Toutefois, une station multi énergie été inaugurée en fin 2022 dans la commune de Vovray-en-Bornes, non loin

du Nord du territoire. Une station hydrogène est par ailleurs à l'étude sur le territoire d'Annecy. Une seconde est à l'étude également dans la commune de Vovray-en-Bornes. En parallèle, le SYANE, syndicat d'énergie du territoire, travaille activement au déploiement de bornes d'alimentation électrique (SDIRVE) dans le cadre du schéma directeur des énergies adopté par le Grand Annecy en 2022.

7 PRISE EN COMPTE DES ENJEUX DE LOGISTIQUE URBAINE SUR LE TERRITOIRE

Consciente de l'enjeu pour le tissu économique et notamment industriel de disposer d'une fonction support logistique performante, le Grand Annecy travaille sur le sujet logistique depuis quelques années.



Figure 10 : Chronologie des initiatives territoriales en faveur de la logistique urbaine

Parmi les premières actions mises en œuvre sur le territoire, on peut citer **l'expérimentation d'un Centre de Distribution Urbain dans le cadre du projet PURE entre 2015 et 2017**. Imaginé à l'issue d'une étude sur la logistique urbaine du territoire, ce projet n'est pas parvenu à s'inscrire dans la durée, comme de nombreuses initiatives similaires lancées en France dans la décennie 2010. Parmi les causes citées pour cet échec, les difficultés économiques mais également l'absence de contexte réglementaire favorable aux livraisons plus vertueuses. Ce service avait été utilisé notamment par le transporteur Kuehne+Nagel qui a dû réorganiser son activité de livraison à destination du centre-ville d'Annecy après l'arrêt de l'expérimentation.



Pure – Annecy

En 2019, un volet marchandises a été intégré dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) identifiant des actions pour mieux organiser les livraisons dans le centre-ville. Ces actions ont été reprises dans le **Plan de Mobilité 2030 du Grand Annecy** :

- mieux accueillir les véhicules de livraison sur l'espace public en réalisant notamment un SDAL (Schéma directeur des aires de livraison) qui représente en investissement de 80k euros sur 5 ans (2020-2025),
- encourager le déploiement de véhicules « propres » et silencieux en mettant en place une réglementation accordant un avantage compétitif à ces véhicules et en élaborant un schéma directeur des points d'avitaillement en énergies alternatives au pétrole,
- hiérarchiser et localiser les espaces logistiques nécessaires au territoire,
- définir le réseau d'itinéraires poids lourds à l'échelle du territoire.

Plusieurs territoires de la région sont engagés ou s'engageront prochainement dans la démarche **interLUD** dont 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.

Le Grand Annecy s'est aussi engagé dans **le projet européen E-commit**. L'appel à projets vise à accompagner des acteurs du e-commerce, dont 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. Ainsi, l'objectif est à terme de développer des études appliquées à des cas particuliers ou à des structures définies sur les volets transport de marchandises, logistique et supply chain.

Concernant son obligation future de mise en place d'une **ZFE-m en 2025**, le Grand Annecy est encore en réflexion sur les mesures à mettre en place mais pourrait prendre l'exemple de la ville de Saint-Etienne en priorisant ses actions sur l'interdiction des véhicules les plus polluants (poids lourds et véhicules utilitaires légers).

ANNEXES

Entretiens menés en lien avec le territoire annécien

Entretiens menés en lien avec le territoire Annécien		
Grand Anecy	Carine SABATHIE	
CMA Auvergne Rhône Alpes	Laurent CAVEROT	
CCI Auvergne Rhône Alpes	Jean Luc BERNADET	
Groupe La Poste	Bérengère RAY	
Urby	Pierre Nicolas CHABANEL	
Rhône-Alpes Distribution	Sébastien TOURNISSOUX	
DHL	Pascal LAMOUREUX	
Messageries Annemassiennes	Nicolas ADAM	
Heppner	Pierre INIZAN	
Ciblex	François ROUX	
FM Logistics	Christian DAUDU	
Les boîtes à vélo	Lucie CARDA Gaétan PIEGAY	

Méthodologie de modélisation B2B et B2C

Pourquoi une modélisation des mouvements de marchandises?

- ↳ Représenter graphiquement la concentration de mouvements de marchandises, et donc l'occupation de l'espace public par les véhicules de livraison, sur certains secteurs géographiques des agglomérations étudiées



Le mouvement marchandise est une **opération logistique**, c'est-à-dire une livraison, un enlèvement ou une opération conjointe (livraison et enlèvement), réalisée dans un établissement à l'aide d'un véhicule.

A noter : Il n'y a pas de lien direct entre arrêt de véhicule et mouvement de marchandises.



Mouvements générés par les établissements économiques

- Utilisation du logiciel @Freturb
- Données d'entrée : Sirene 2019 (dernier fichier supporté)



Mouvements dus aux achats avec livraison des ménages (e-commerce)

- Données d'entrée :
 - Enquête Achats découplés des ménages, Métropole de Lyon, 2017-2018 – actualisation 2019
 - Base INSEE Couples-Familles-Ménages, 2020



Mouvements générés par les établissements économiques : le modèle Freturb

LE MODELE FRETURB

A partir des résultats d'enquêtes menées auprès d'entreprises de différents territoires, des ratios ont pu être établis sur le nombre moyen de mouvements générés par les établissements économiques en fonction de leur secteur d'activité et de leur nombre de salariés.

Il a par exemple été constaté que des établissements comme les pharmacies, les cafés – restaurants et les commerces de gros étaient de gros générateurs avec en moyenne de l'ordre de 4 à 6 mouvements par emploi et par semaine. A l'inverse, les activités de bureau par exemple ne génèrent que 0,2 à 0,3 mouvement par emploi et par semaine.

La composition de ces mouvements varie également en fonction de secteurs d'activités qu'il s'agisse de la typologie de véhicule utilisé (VUL, porteur, articulé) ou de la structure des mouvements (expédition / livraison) entre autres.

APPLICATION AU TERRITOIRE

Sur la base de ce modèle et au regard du tissu économique du territoire d'étude (Fichier Sirene 2019 – dernier fichier supporté) le logiciel Freturb localise donc les mouvements estimés sur le territoire et les répartit par type de véhicule et par secteurs d'activités :

- Agriculture
- Artisanat et service
- Commerce de gros
- Entrepôts & transport
- Grande distribution
- Industrie
- Petit commerce
- Tertiaire de bureau

A noter que cette modélisation ne prend pas en compte les flux générés par les activités suivantes



La collecte des déchets



Les flux de services/artisans B2B et B2C



Les tournées de distribution de courrier



Les flux de chantier



Mouvements dus aux achats avec livraison des ménages (e-commerce)

LE MODELE ISSU DE L'ENQUÊTE ACHAT DECOUPLE DES MENAGES – METROPOLE DE LYON 2017-2018

Ce modèle est basé sur une enquête réalisée sur la Métropole de Lyon portant sur les achats découplés des ménages = forme d'achat pour lequel l'achat et la récupération se déroulent dans un espace et/ou un temps différent.

- ✓ Parmi les achats e-commerce, seuls les articles matériels sont pris en considération, à l'exclusion des achats de services (voyage, billetterie,...) ou des articles immatériels (fichiers numériques : logiciels, musique, etc.) ;
- ✓ Ces achats donnent lieu à un service de livraison qu'elle se fasse à domicile ou dans un point intermédiaire (point relais, click & collect, consigne, etc.) ;

L'enquête a permis de déterminer des comportements d'achat et des pratiques de livraisons spécifiques en fonction du profil socio-professionnel des ménages, de l'âge et du nombre de personnes les composant.

A ce jour l'enquête ADM Métropole de Lyon 2017-2018 est la seule source de données existante à l'échelle nationale sur le sujet. Le comportement d'achat en ligne différant peu selon les territoires (cf. FEVAD), le modèle peut être appliqué sur des territoires métropolitains comme plus ruraux.

Communes
de moins de
20 000 hab.



96,4 %

De 20 000
à 100 000
hab.



96,6 %

Communes
de plus de
100 000 hab.



95,5 %

Part des internautes qui ont acheté des produits sur internet en 2020 (étude FEVAD / Médiamétrie 2021)

APPLICATION AU TERRITOIRE

Nous exploitons le fichier du recensement de la population INSEE pour appliquer ce modèle à la population du territoire d'étude et estimer le volume et la localisation des mouvements de marchandises liés à ces achats découplés.

Les chiffres issus du modèle ont été augmenté de 25% pour prendre en compte l'évolution de la fréquence d'achats en ligne entre 2017 et 2019 (Source Bilan du e-commerce 2020 - Fevad)