



# Diagnostic de la logistique urbaine et du foncier logistique en AuRA

## Monographie : Agglomération annemassienne

Juin 2023



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

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
<b>1 PREAMBULE</b> .....	<b>3</b>
<b>2 MODELISATION DES MOUVEMENTS DE MARCHANDISES B2B ET B2C</b> .....	<b>4</b>
2.1    MODELISATION DES MOUVEMENTS DES ETABLISSEMENTS ECONOMIQUES.....	4
2.2    MODELISATION DES MOUVEMENTS LIES AUX ACHATS DES MENAGES .....	10
<b>3 ANALYSE DE L'EMPLOI LOGISTIQUE</b> .....	<b>12</b>
<b>4 IMPLANTATION DES ACTEURS LOGISTIQUES SUR LE TERRITOIRE</b> .....	<b>13</b>
4.1    LOCALISATION DES SITES LOGISTIQUES – TRANSPORT - DISTRIBUTION .....	13
<b>5 ORGANISATION DES ACTEURS DE LA MESSAGERIE / MESSAGERIE EXPRESS</b> .....	<b>15</b>
<b>6 PARC DE VEHICULES ET TRANSITION ENERGETIQUE</b> .....	<b>17</b>
6.1    PARC DE VEHICULES DU TERRITOIRE.....	17
6.2    REPARTITION DU PARC DE VEHICULES DES ACTEURS DU TRANSPORT ET STATIONS D'AVITAILLEMENT .....	19
<b>7 PRISE EN COMPTE DES ENJEUX DE LOGISTIQUE URBAINE SUR LE TERRITOIRE</b> .....	<b>22</b>
<b>ANNEXE</b> .....	<b>24</b>
<b>ENTRETIENS MENES EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE ANNEMASSIEN</b> .....	<b>24</b>
<b>METHODOLOGIE DE MODELISATION B2B ET B2C</b> .....	<b>25</b>

# 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 d'Annemasse Les Voirons Agglomération, comptant 12 communes.

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<sup>1</sup>.

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).

---

<sup>1</sup> La méthodologie de modélisation des mouvements B2B est présentée de manière plus détaillée en annexe

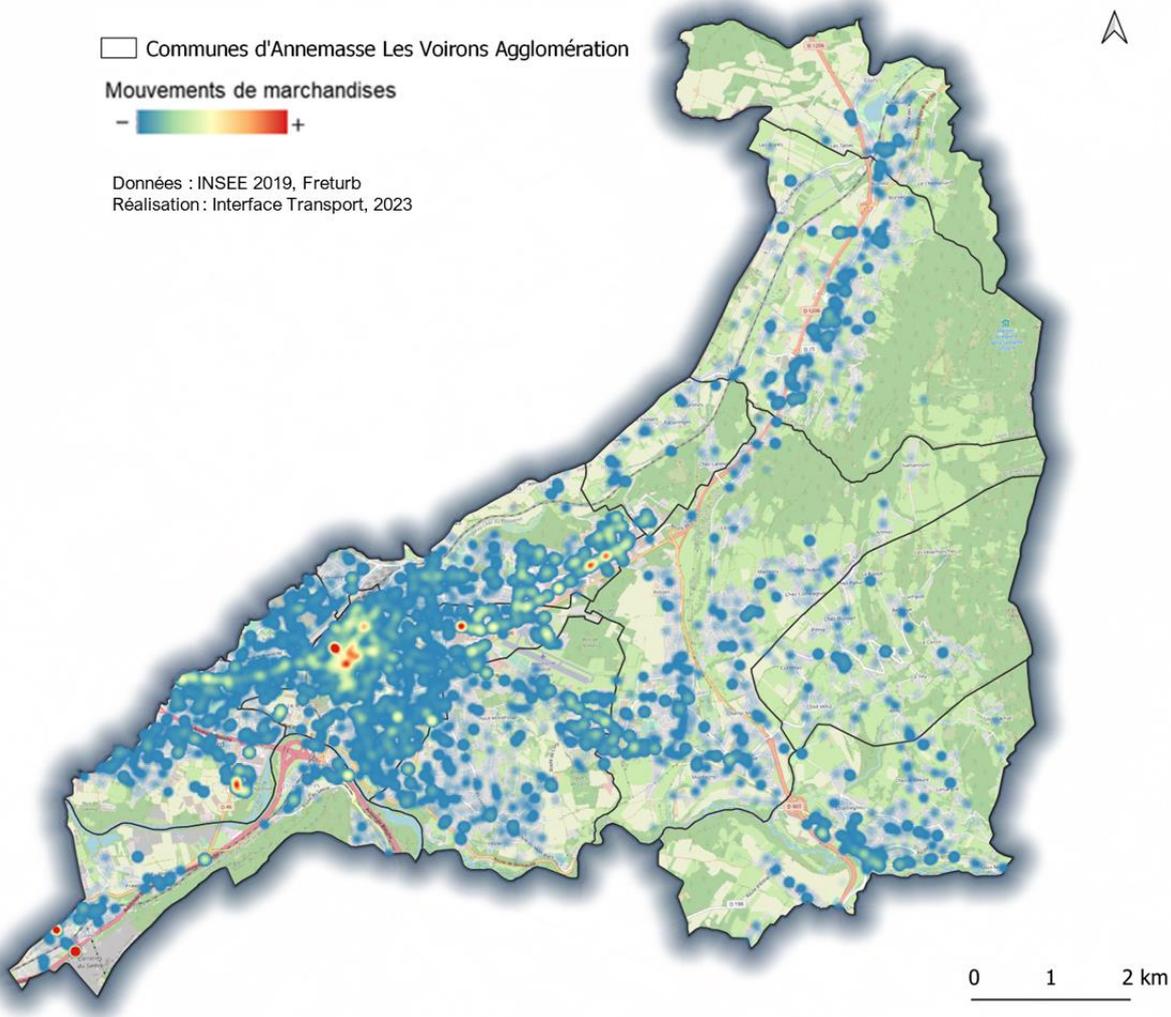


Figure 1 : Mouvements de marchandises B2B sur le territoire d'Annemasse Agglo

Au total, **42 750 mouvements de marchandises par semaine<sup>2</sup>** sont recensés à l'échelle d'Annemasse Agglo. La ville d'Annemasse représente 41% des mouvements (17 530 mouvements).

Un focus sur les communes d'Annemasse et de la première couronne permet d'apprécier la densité de mouvements à cette échelle, avec une concentration de l'activité sur les communes d'Annemasse, Ambilly, Gaillard, et dans une moindre mesure Ville-la-Grand. Le centre-ville d'Annemasse est le périmètre qui se démarque du reste du territoire car présentant une densité de mouvements plus importante, ce qui témoigne d'une concentration de l'activité commerciale dans cette zone.

<sup>2</sup> 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).

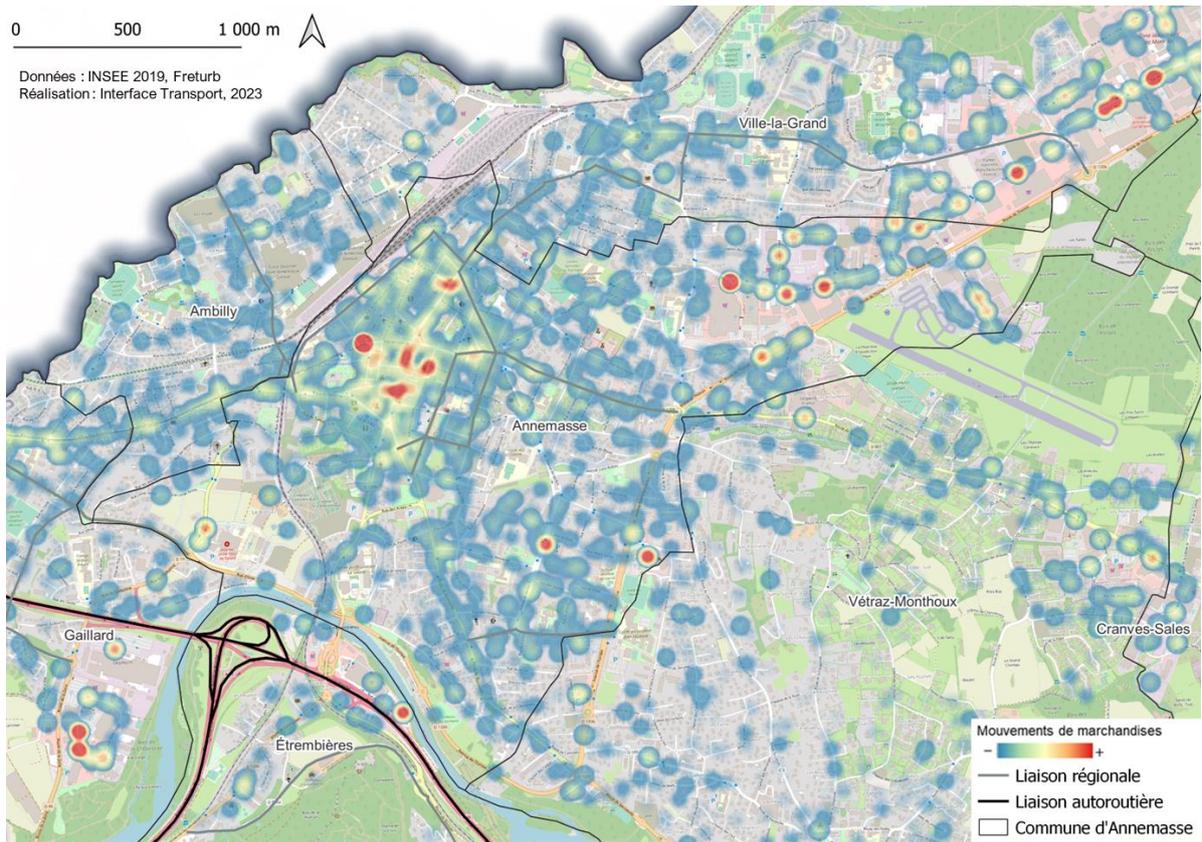


Figure 2 : Zoom sur Annemasse

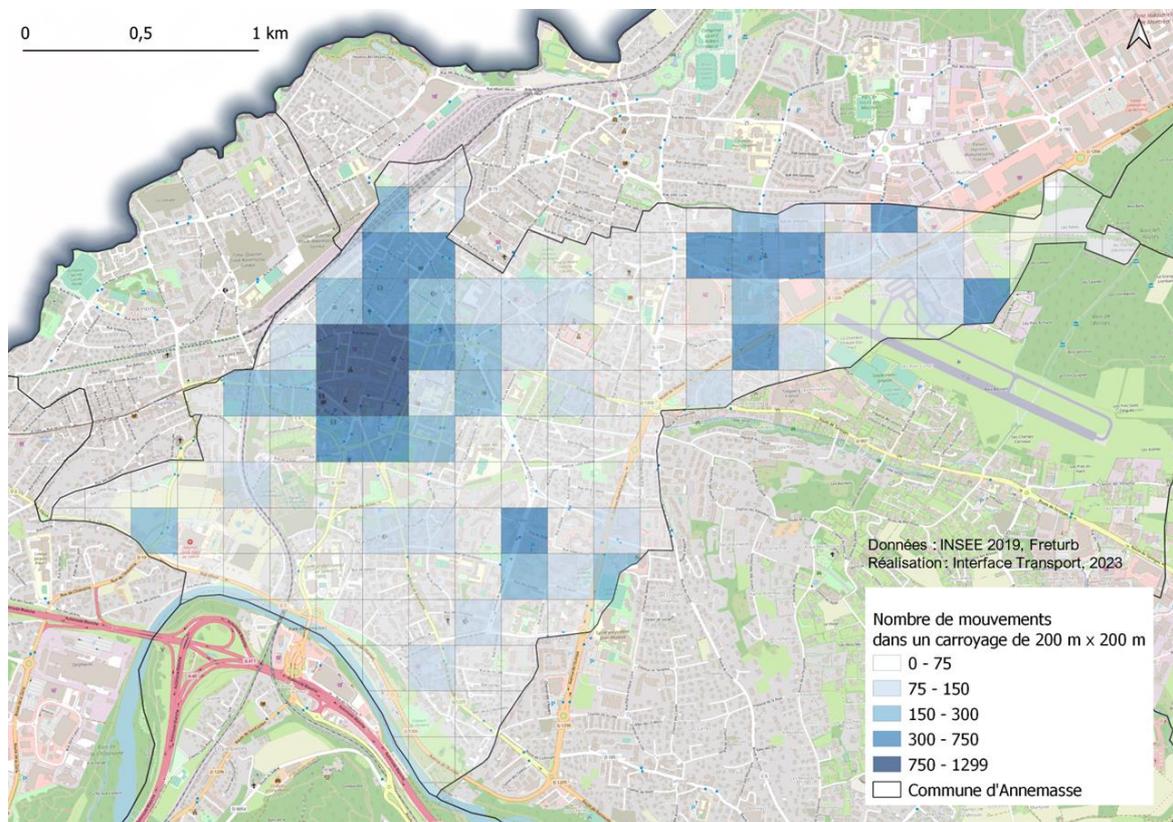


Figure 3 : Nombre de mouvements de marchandises hebdomadaires par carroyage 200 m x 200 m

La zone la plus densément parcourue est l'hypercentre annemassien, qui concentre 4 000 mouvements hebdomadaires sur un périmètre compris entre les rues du Parc, du Clos Fleury, Alfred Bastin, l'avenue Jules Ferry et la rue du Faucigny.

Les zones proches de la gare, autour de la rue du Môle et de la rue du Docteur Charles Favre concentrent elles aussi un nombre relativement important de mouvements marchandises (> 500 par semaine). C'est également le cas d'une zone plus excentrée, dans laquelle se situe le centre commercial La Galerie.

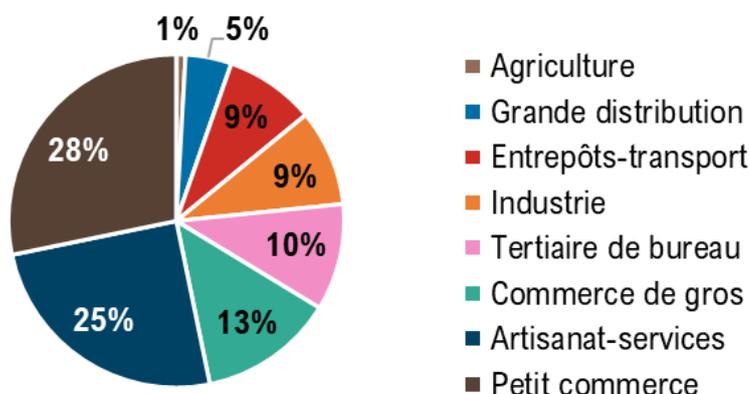
**La commune d'Annemasse génère 41% des mouvements** de marchandises de l'agglomération (dont **23% sur le centre-ville**) soit 17 530 mouvements. Viennent ensuite les communes de la première couronne Annemassienne que sont Ville-la-Grand, Gaillard, Etrembières et Vétraz-Monthoux, montrant la polarisation des activités économiques autour d'Annemasse et du nœud autoroutier A40 – A411.

Commune	Mouvements	Établissements
Annemasse	41%	46%
Dont centre-ville d'Annemasse	23%	21%
Ville-La-Grand	17%	10%
Gaillard	11%	11%
Étrembières	8%	3%
Vétraz-Monthoux	7%	7%
Cranves-Sales	5%	6%

Données : INSEE 2019, Freturb  
Réalisation : Interface Transport, 2023

## 2.1.3 Analyse des mouvements par secteur d'activité

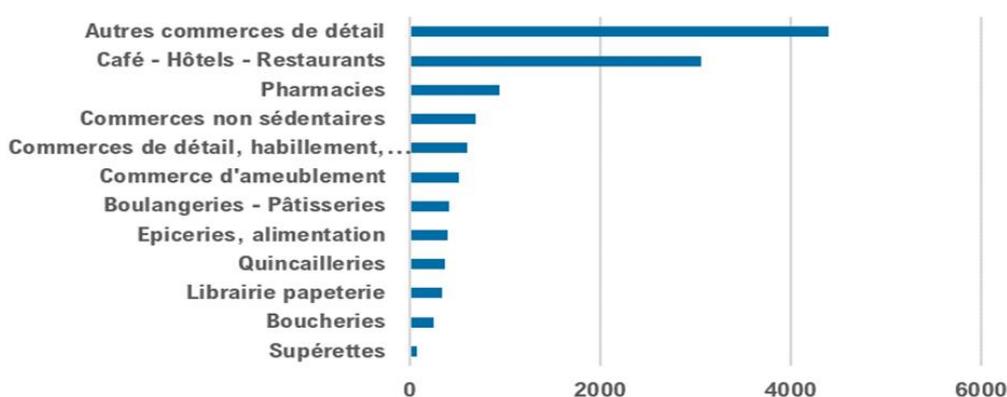
Répartition du nombre de mouvements sur l'agglomération d'Annemasse par secteur d'activité



Données : INSEE 2019, Freturb  
Réalisation : Interface Transport, 2023

Les **activités de petit commerce** sont celles qui génèrent le plus de mouvements sur Annemasse Agglo, avec une majorité de mouvements liés à la filière des autres commerces de détail (fleuristes, opticiens...) et celle des CHR (café, hôtel, restaurant), qui **rassemblent 28 % des mouvements du territoire**. Viennent ensuite **l'artisanat et les services (25 % des mouvements)**

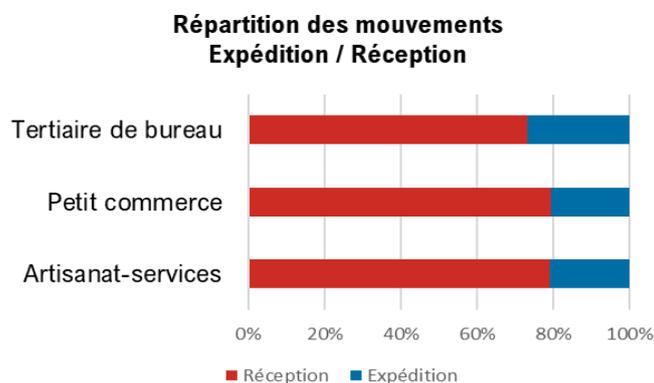
Mouvements générés selon la typologie de petit commerce sur l'agglomération annemassienne



Données : INSEE 2019, Freturb  
Réalisation : Interface Transport, 2023

A noter que si ces secteurs d'activités, tout comme le **tertiaire de bureau (10% 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

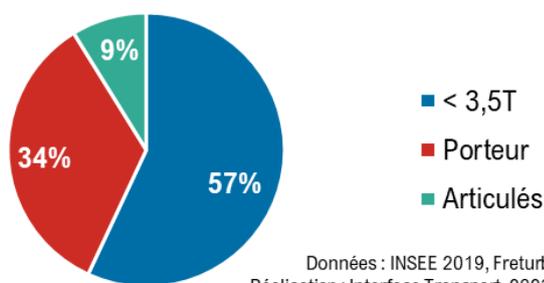
d'autrui) - ou du commerce de gros (alimentaire, boisson, BTP ; approvisionnement en compte propre expéditeur)



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 **22% des mouvements** sur le territoire, ce qui est très légèrement inférieur à la moyenne des territoires concernés par l'étude (23% = moyenne arithmétique sur les 9 territoires d'études).

### Types de véhicules utilisés



Données : INSEE 2019, Freturb  
Réalisation : Interface Transport, 2023

Sur le territoire, 57% des mouvements sont opérés par des véhicules utilitaires légers (VUL) et 34% par des porteurs (jusqu'à 19T). Seuls 9% sont opérés par des poids lourds articulés. Cette prédominance des VUL est particulièrement forte pour la desserte des locaux de bureaux, des commerçants et des artisans pour lesquels elle concerne plus de 2 cas sur 3.

## 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 cible<sup>3</sup>.

Concernant la **livraison des ménages, 14 834 mouvements de marchandises liés aux achats en ligne** par semaine sont effectués à l'échelle d'Annemasse Agglo, soit 26% des mouvements totaux (B2B et B2C) contre 22% en moyenne sur l'ensemble des agglomérations de la région. Cette part des mouvements liés au e-commerce est la seconde plus importante des agglomérations de la région, après celle de l'agglomération grenobloise, ce qui pourrait notamment s'expliquer par la structure de la population, plus jeune que sur l'ensemble de la région, impliquant une moindre part de retraités<sup>4</sup> qui ont moins recourt au e-commerce que les actifs.

La commune la plus génératrice est **Annemasse** avec environ **5 992 mouvements / semaine**, soit **40% des mouvements B2C** du territoire. Les mouvements liés au e-commerce représentent 26% de l'ensemble des mouvements (B2B et B2C) sur la commune d'Annemasse, soit un niveau équivalent à ce que l'on observe pour l'ensemble de l'agglomération.

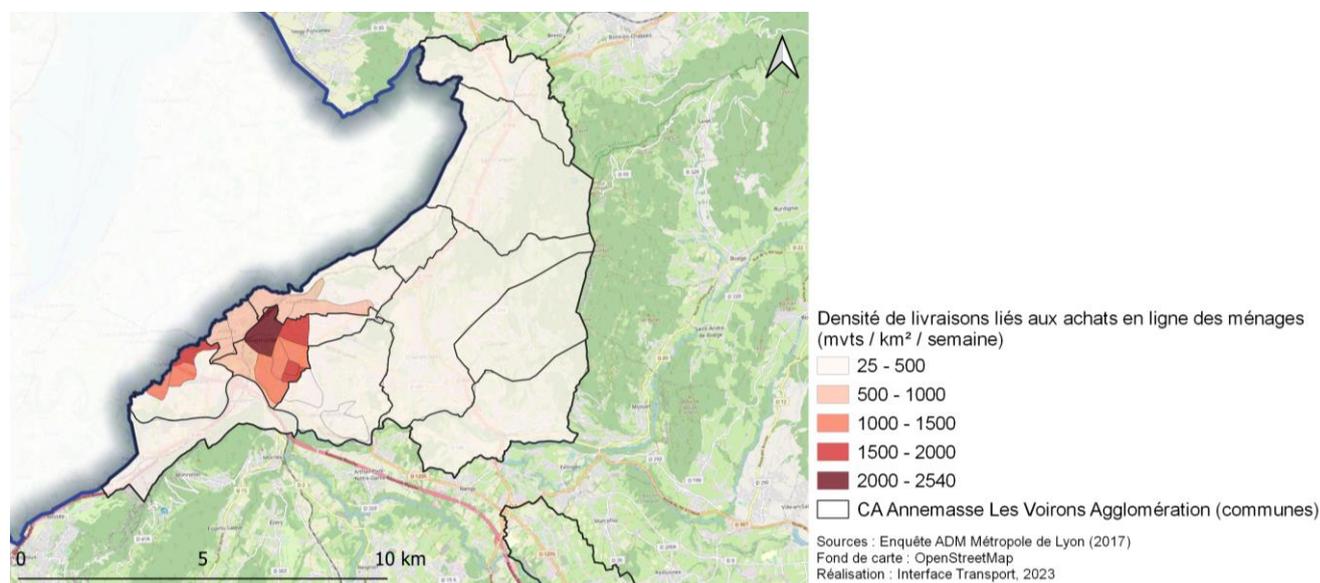


Figure 4 : Mouvements hebdomadaires générés par les achats en ligne des ménages

<sup>3</sup> La méthodologie de modélisation des mouvements B2C est présentée de manière plus détaillée en annexe

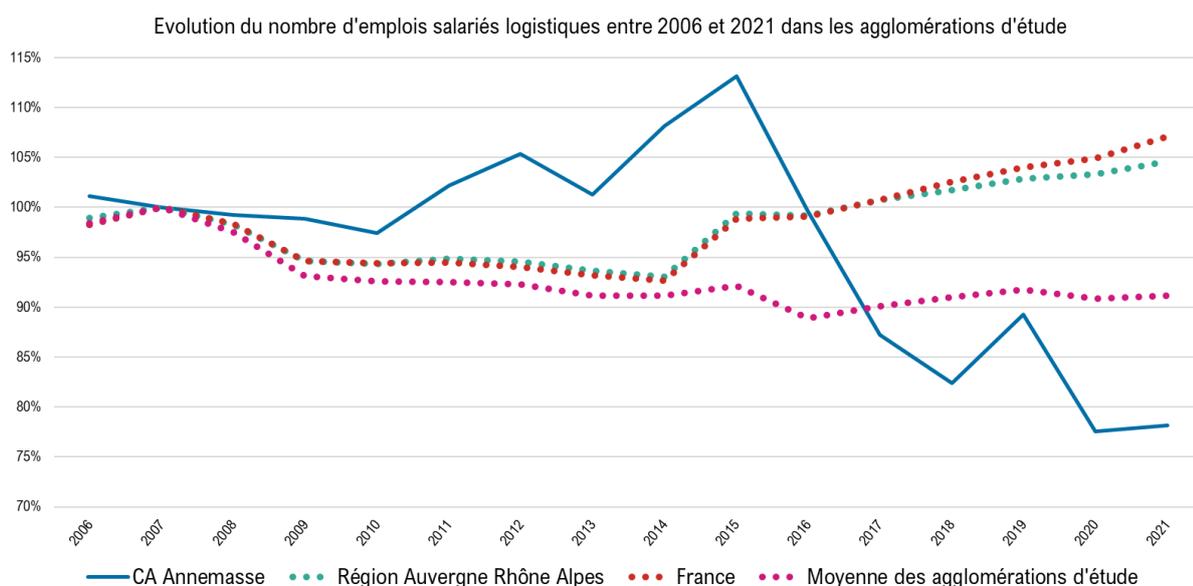
<sup>4</sup> 18,9% de plus de 60 ans à l'échelle d'Annemasse Agglo contre 25,7% sur l'ensemble de la région AURA

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 Annemasse Agglo est inférieur aux taux nationaux et régionaux avec seulement **2% d'emplois dans le secteur logistique – transport**, et il est le plus faible des agglomérations étudiées en Auvergne Rhône-Alpes (moyenne de 4%). Cette part très limitée de l'emploi logistique sur le territoire est le marqueur d'un territoire au fonctionnement peu autonome, dépendant a priori pour sa desserte de flux gérés sur d'autres territoires comme le bassin annécien ou chambérien. Cela s'explique notamment par l'éloignement du territoire des principaux corridors logistiques à l'échelle européenne, mais aussi par la vocation particulièrement résidentielle de ce territoire, qui héberge nombre d'actifs se rendant chaque jour dans l'agglomération genevoise pour travailler.

Depuis 2015, le territoire a connu une chute de près 30% de l'emploi logistique sans que la cause de cette évolution majeure ait pu être identifiée dans le cadre de cette 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 AFIOLOG  
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 du territoire à proximité de la frontière suisse, essentiellement sur la commune d'Annemasse, mais aussi Ville-la-Grand, Ambilly et Gaillard.

Les sites logistiques sont assez éparpillés sur la commune d'Annemasse, tandis qu'ils se concentrent autour des principaux axes routiers sur le reste de l'agglomération : RD1206, RD907.

Il n'existe pas de zone d'activité dédiée à la logistique sur le territoire et les sites sont majoritairement intégrés à l'urbain, ou parfois plus en retrait dans des zones à vocation commerciale ou industrielle.

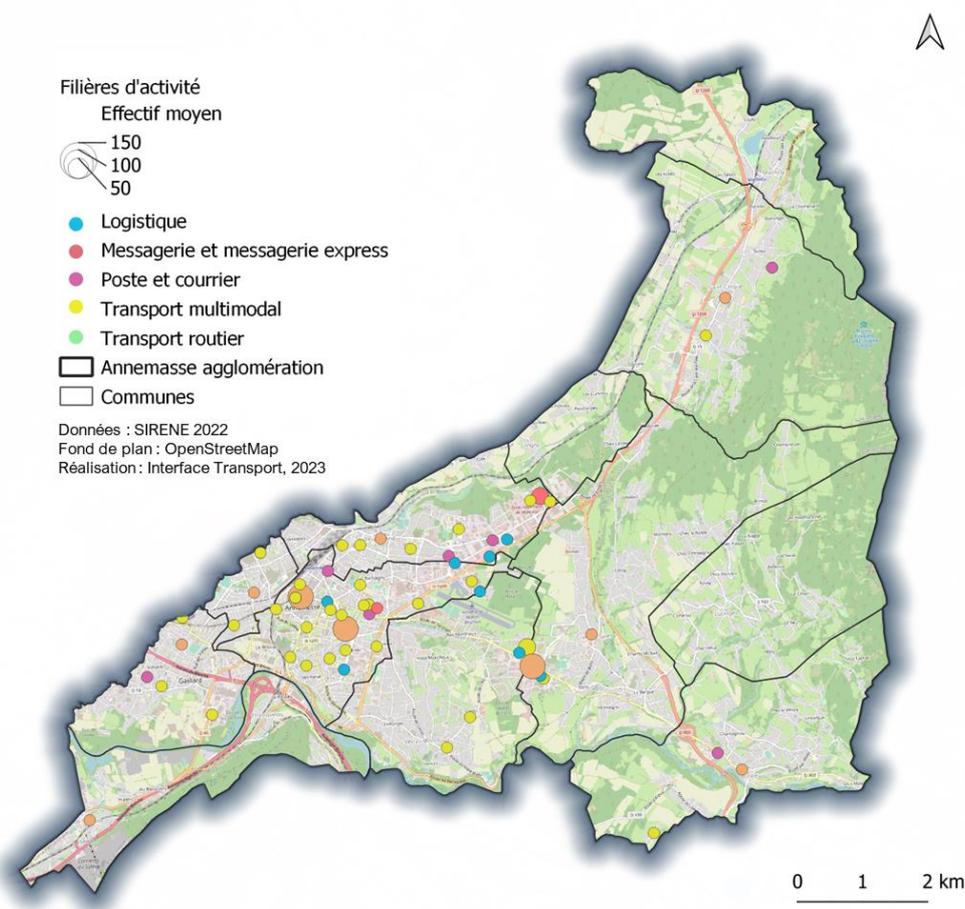


Figure 5 : Localisation des acteurs du transport et de la logistique

Les acteurs du commerce de gros sont également positionnés dans la moitié ouest du territoire, la plus urbaine, avec une représentation plus marquée que pour les acteurs du transport et de la logistique dans des zones d'activités telles que la ZA du Mont Blanc à Annemasse, la ZI de Montréal à Ville-la-Grand ou encore la ZAC de la Châtelaine à Gaillard.

On note également une présence plus affirmée le long de la RD907 et de la RD185, ce qui pourrait être le signe d'un rayonnement qui va au-delà de l'agglomération annemassienne pour ces acteurs, tandis que les transporteurs travaillent plus localement ou en lien avec la Suisse.

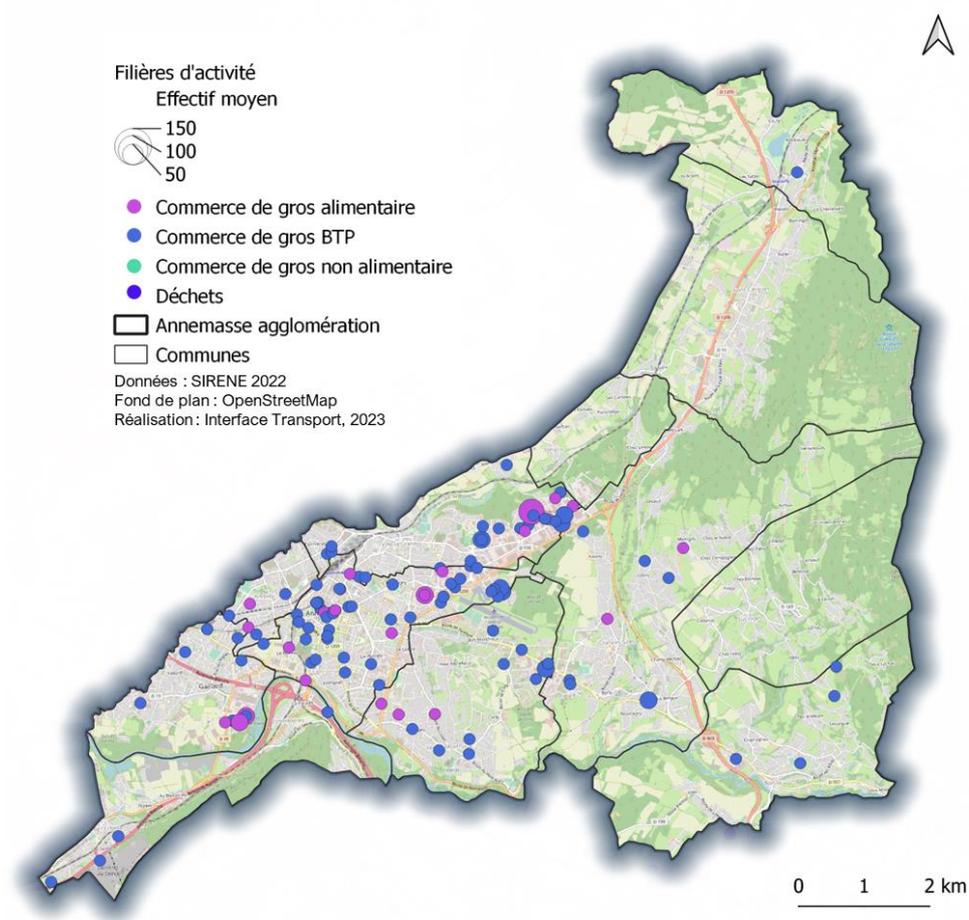


Figure 6 : Localisation des acteurs du commerce de gros et des déchets

## 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 sur l'agglomération annemassienne et plus largement en Haute-Savoie

La carte ci-dessus représente l'implantation des succursales locales des principaux réseaux nationaux de messagerie, de messagerie express et de distribution urbaine<sup>5</sup>.

Sur l'agglomération annemassienne, on ne retrouve donc aucun des principaux acteurs nationaux de la messagerie express et de la messagerie traditionnelle, ce qui indique un fonctionnement très dépendant de territoires voisins pour la distribution urbaine du territoire. On imagine notamment qu'un certain nombre d'acteurs desservent le territoire depuis leur plateforme d'Annecy. Quelques acteurs locaux indépendants peuvent aussi potentiellement constituer des relais locaux pour ces grands réseaux de distribution, en assurant la desserte fine du territoire. On peut notamment citer à ce titre l'entreprise les Messageries Annemassiennes, présente sur le territoire.

---

<sup>5</sup> 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

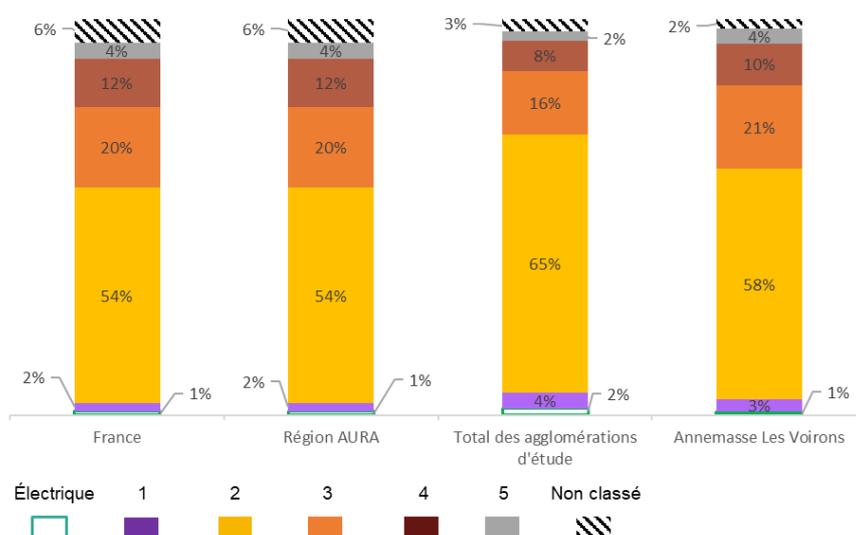
## 6.1 Parc de véhicules du territoire

L'analyse du parc de véhicules de transport de marchandise se base sur les véhicules immatriculés sur le territoire d'étude<sup>6</sup>. 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.

**5 000 Véhicules Utilitaires Légers (VUL)** et **Poids Lourds (PL)** constituent le parc de véhicules du territoire Annemasse Agglo dont **94% de VUL et 6% de PL**. Le **diesel est le carburant utilisé majoritairement** : 93% des VUL et 100% des PL.

**Avec 4% de VUL classés en Crit'air E ou 1, Annemasse Agglo est dans la moyenne des agglomérations de la région sur la transition du parc véhicule.** La proportion de VUL les plus émissifs (Crit'air 3, 4, 5 et NC) est supérieure aux autres agglomérations régionales, avec 37% contre une moyenne de 30%. Le caractère ancien de la flotte peut s'expliquer par une prédominance d'acteurs locaux indépendants parmi les utilisateurs de VUL sur le territoire (transporteurs mais également artisans, fournisseurs de services), qui disposent de moins de moyens que de grosses entreprises implantées à l'échelle nationale voire internationale pour renouveler régulièrement leur flotte de véhicules.

Répartition des CQA des VUL



<sup>6</sup> <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-de-vehicules-en-circulation-au-1er-janvier-2022>

S'agissant des PL, aucun véhicule Crit'air E ou 1 n'est identifié sur le territoire, quand la moyenne sur les agglomérations de la région est à 3% du parc en Crit'air E et 1. De la même manière les PL les plus émissifs (Crit'air 3, 4, 5 et NC) sont surreprésentés sur le territoire avec 52% 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. A nouveau, cet état de fait s'explique peut-être par la faible spécialisation du territoire sur la filière transport/logistique, les opérateurs de transport professionnels renouvelant plus régulièrement leur flotte de véhicules que les autres propriétaires de poids lourds.

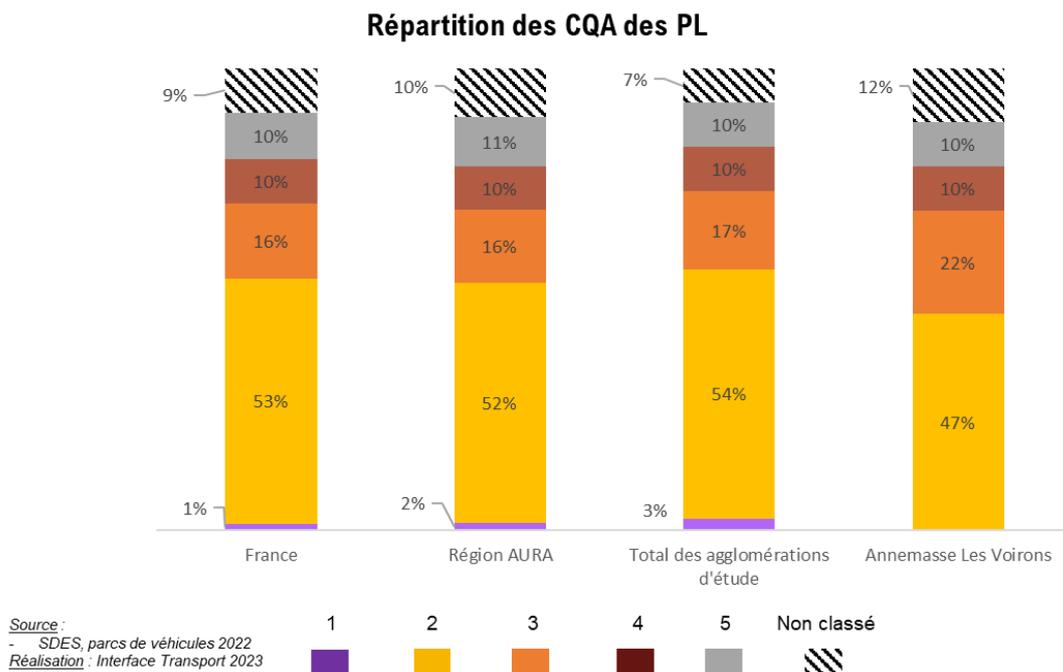


Figure 8 : Parcs de véhicules dédiés au transport de marchandises en fonction de leur Classification Qualité de l'Air

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.

**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. Ce chiffre est susceptible d'être plus faible encore sur ce territoire qui ne compte pas dans ses rangs de gros faiseur du transport et de la logistique. 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).

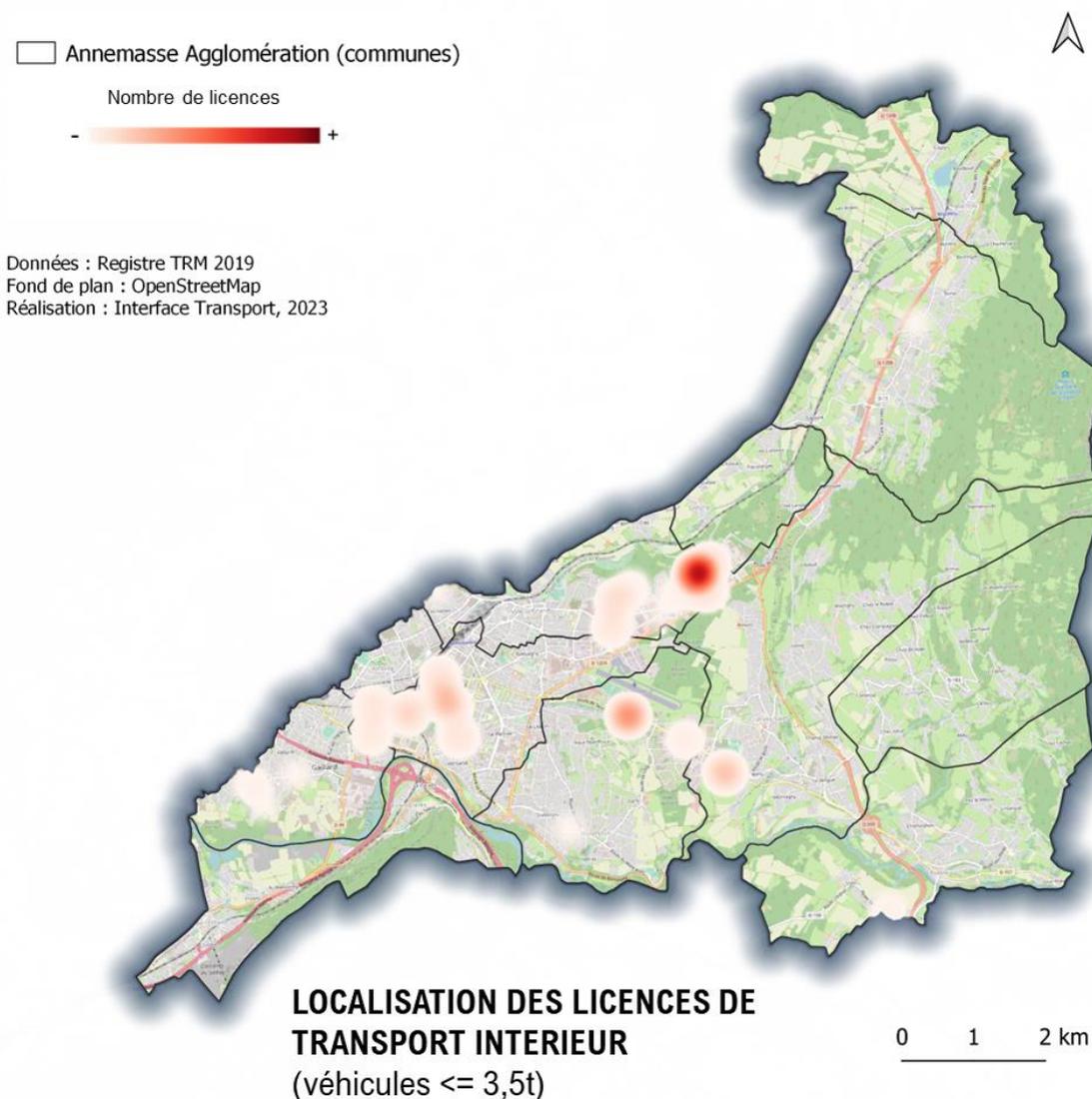


Figure 9 : Localisation des licences de transport intérieure (véhicules <= 3,5t<sup>7</sup>)

<sup>7</sup> 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 correspondant aux **VUL**, se concentrent sur **la moitié ouest d'Annemasse**, mais aussi à Ville-la-Grand sur la ZI de Montréal notamment, et le long de la RD907. Les transporteurs cherchent ainsi un accès rapide au cœur de l'agglomération qui concentre une majorité des activités de livraison du territoire.

Les entreprises disposant de licences de transport communautaire correspondant aux **PL** se positionnent quant à elles plutôt en périphérie d'Annemasse, le long des principaux axes routiers (RD1206, RD907) mais aussi sur la ZI de Montréal. Il y a moins un enjeu d'accès rapide à l'hypercentre pour ces entreprises que d'infrastructures adaptées pour recevoir quotidiennement des trafics poids lourds.

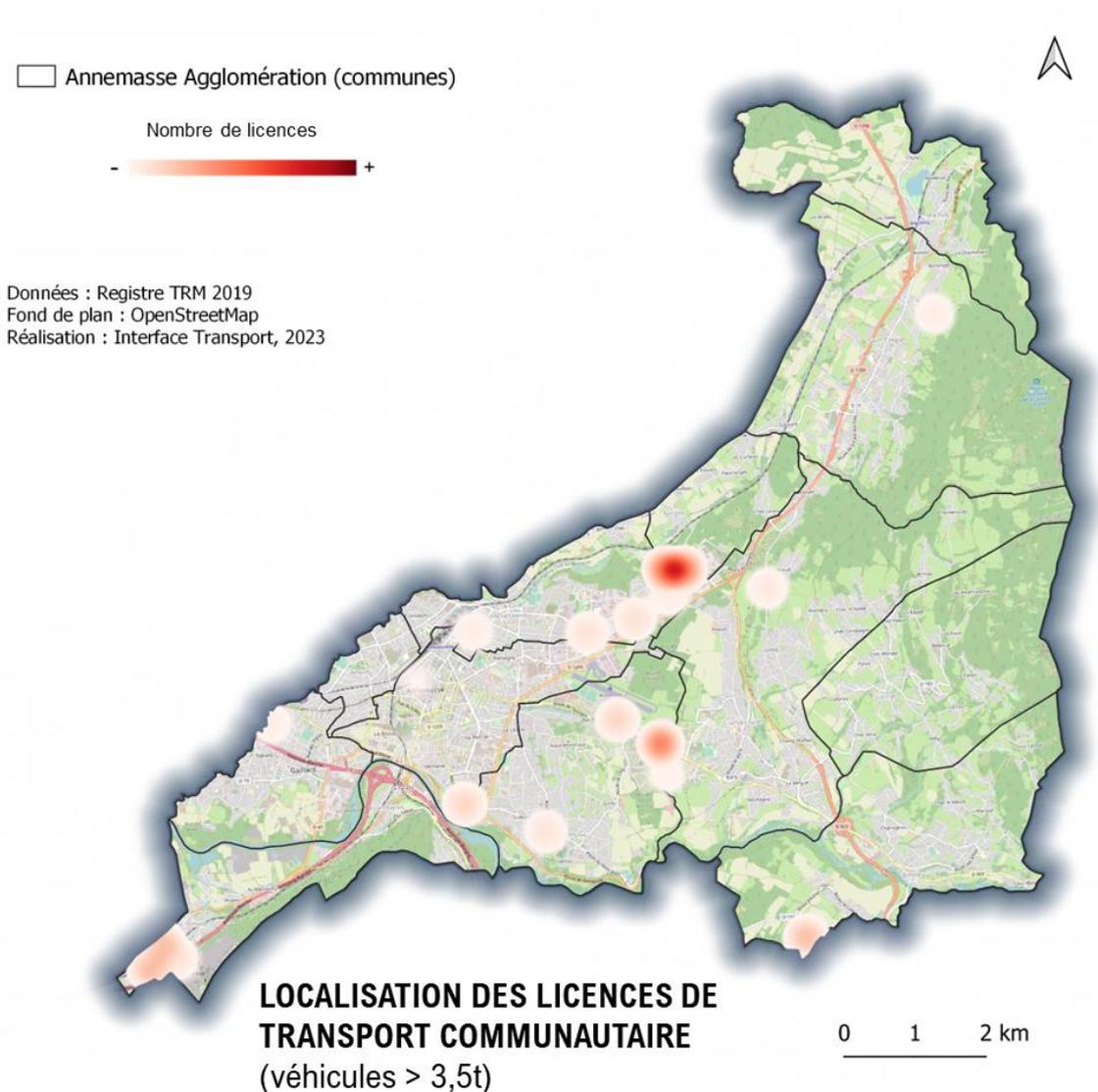


Figure 10 : Localisation des licences communautaires (véhicules > 3,5t)

Le territoire d'Annemasse Agglo est aujourd'hui **dépourvu de stations d'avitaillement GNV ou H2**. Les stations gaz les plus proches se trouvent en Suisse, à Perly, Carouge ou encore Collonge-Bellerive, tandis que côté français il faudra se rendre à Saint-Pierre-en-Faucigny ou Bonneville. Concernant le H2 l'offre est plus restreinte et il faudra aller jusqu'à Annecy pour pouvoir faire le plein.

Le développement de telles stations suppose d'avoir une demande suffisante pour que l'opération soit rentable pour le porteur du projet, or sur ce territoire dépourvu de grands acteurs du transport et de la logistique la demande est mécaniquement plus faible que sur des agglomérations comme celles d'Annecy ou de Chambéry par exemple. A l'avenir, la présence de telles infrastructures sera pourtant essentielle pour permettre la transition des flottes de véhicules de transport de marchandises vers des motorisations non diesel.

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



Figure 11 : Chronologie des initiatives territoriales en faveur de la logistique urbaine

Le sujet de la logistique urbaine est présent dans le cadre des **Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 2014 et 2022**, qui ont pris en compte la thématique suite notamment à la réalisation d'un diagnostic sur le volet marchandises en 2013, mise à jour en 2019.

Dans le cadre du **PDU de 2014**, il avait été identifié les actions suivantes en matière de transport de marchandises et de livraison :

- **Politique marchandise** : mise en place d'un groupe de travail de veille et de suivi.
- **Réglementation** : développer une réglementation sur le centre-ville et l'accès à l'aire piétonne, harmoniser la réglementation à l'échelle intercommunale et faire respecter la réglementation.
- **Intégration de la logistique en ville par des aménagements** : nouvelles aires de livraison conformes et d'espaces sur emprise privée.
- Réduire les nuisances des poids lourds.
- **Mise en place d'études de faisabilité de projets de logistique** : plateforme logistique urbaine de niveau 2 à la gare d'Annemasse pour desservir le centre-ville, boutique multiservices à destination des commerçants et des particuliers. Cette dernière action a cependant été abandonnée.

Si en 2019, 90% de ces actions du volet marchandises avaient été enclenchées dans le cadre de l'évaluation des actions du PDU à mi-parcours. En 2022, 40% des actions sont terminées, 40% sont démarrées et 20% n'ont pas été réalisées. Une **révision du PDU / PDM a été programmée en 2022**.

Concernant son obligatoire future de mise en place d'une **ZFE-m en 2025**, Annemasse a validé plusieurs actions à mettre en place : le calendrier de mise en œuvre, le périmètre d'application, les types de véhicules concernés ainsi que les seuils des vignettes Crit'Air.

# ANNEXE

## Entretiens menés en lien avec le territoire annemassien

Agglomération d'Annemasse	Antoine LOW DAOUDAL	 <p>Annemasse <b>Agglo</b> Annemasse - Les Voirons Agglomération</p>
CMA Auvergne Rhône Alpes	Laurent CAVEROT	 <p>AUVERGNE-RHÔNE-ALPES</p>
CCI Auvergne Rhône Alpes	Jean Luc BERNADET	 <p>CCI AUVERGNE-RHÔNE-ALPES</p>
Groupe La Poste	Bérengère RAY	 <p>LA POSTE</p>
Les Messageries Annemassiennes	Nicolas ADAM	 <p>MESSAGERIES ANNEMASSIENNES</p>
Heppner	Pierre INIZAN	 <p>Heppner Transport &amp; Logistics</p>
Ciblex	François ROUX	 <p>Ciblex EXPRESS</p>
Les boîtes à vélo	Lucie CARDA Gaétan PIEGAY	 <p>les boîtes à Vélo</p>

# 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)