



Diagnostic de la logistique urbaine et du foncier logistique en AuRA

Monographie : Agglomération valentinoise

Juin 2023



Rédigé par	ALB	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	16
6 PARC DE VEHICULES ET TRANSITION ENERGETIQUE	18
6.1 PARC DE VEHICULES DU TERRITOIRE.....	18
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	22
ANNEXES	23
ENTRETIENS MENES EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE VALENTINOIS	23
METHODOLOGIE DE MODELISATION B2B ET B2C	24

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 Syndicat Mixte (SM) Valence Romans Mobilités comprenant la Communauté d'agglomération Valence Romans Agglo et la Communauté de Communes Rhône Crussol soit 67 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 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

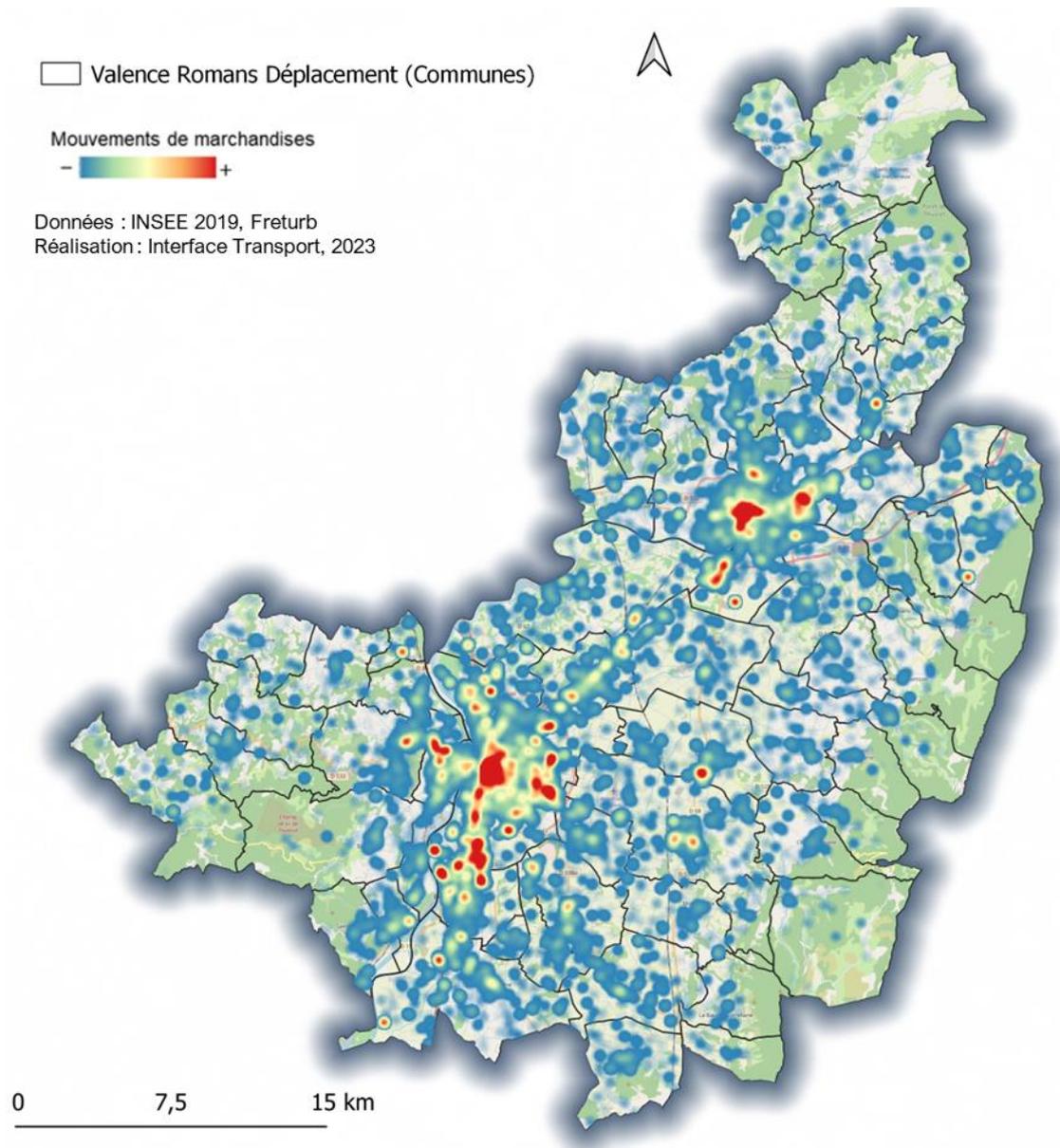


Figure 1 : Mouvements de marchandises B2B sur le territoire du Syndicat Mixte Valence Romans Mobilités

Au total, **163 643 mouvements de marchandises par semaine²** sont recensés à l'échelle du Syndicat Mixte Valence Romans Mobilités. Valence Romans Agglo représente 90% des mouvements (147 185 mouvements) et la Communauté de Communes Rhône Crussol 10% (16 448 mouvements).

Un focus sur les communes de Valence et de la première couronne permet d'apprécier la densité de mouvements à cette échelle avec une forte concentration sur le centre-ville de Valence, en particulier autour de la place de la liberté, mais également le long des grandes pénétrantes que sont l'avenue

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).

Victor Hugo, la rue des Alpes, la rue Faventines, l'avenue de Chabeuil, l'avenue Jean Jaurès ou encore l'avenue de la République.

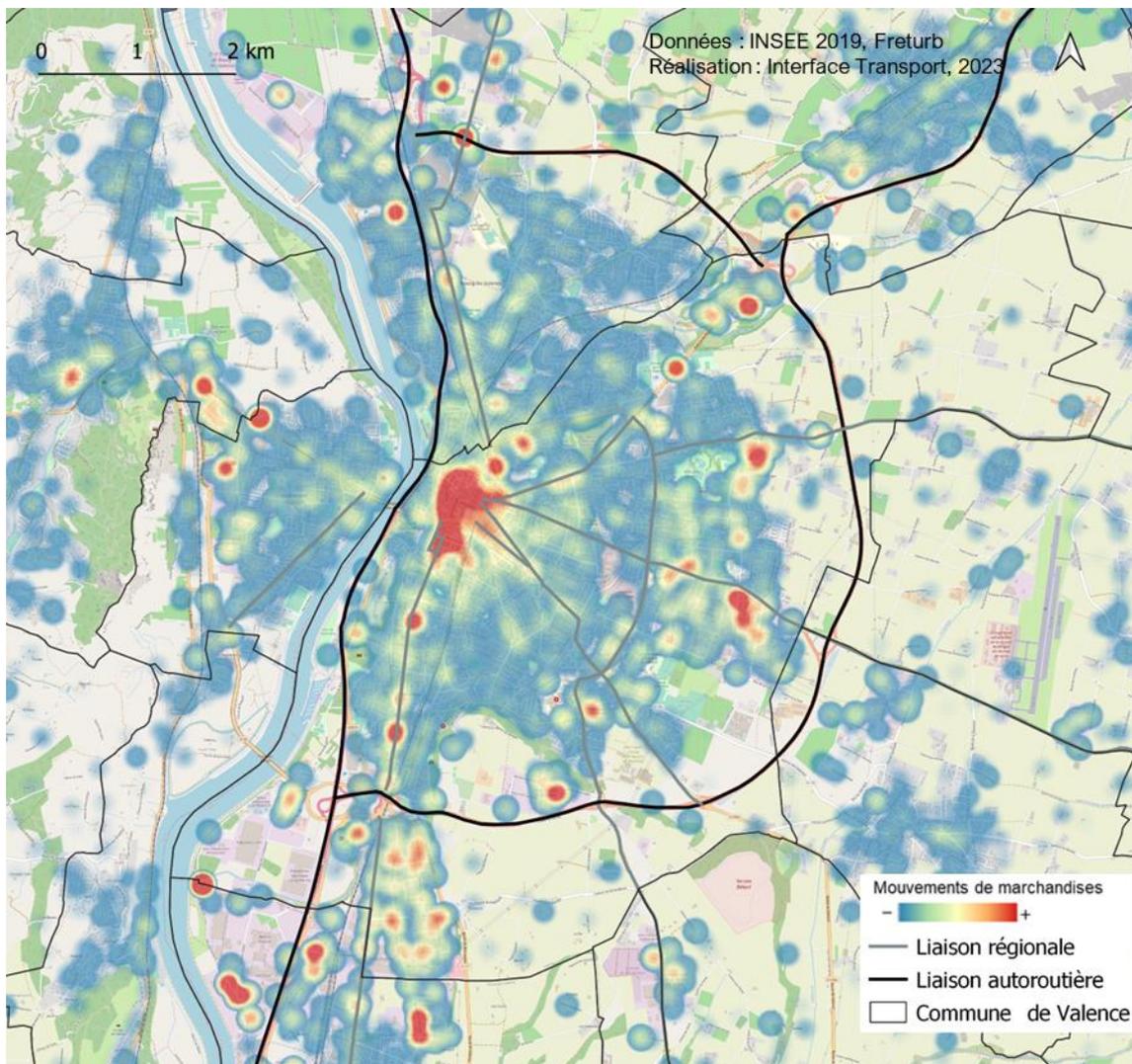


Figure 2 : Zoom sur Valence et la première couronne

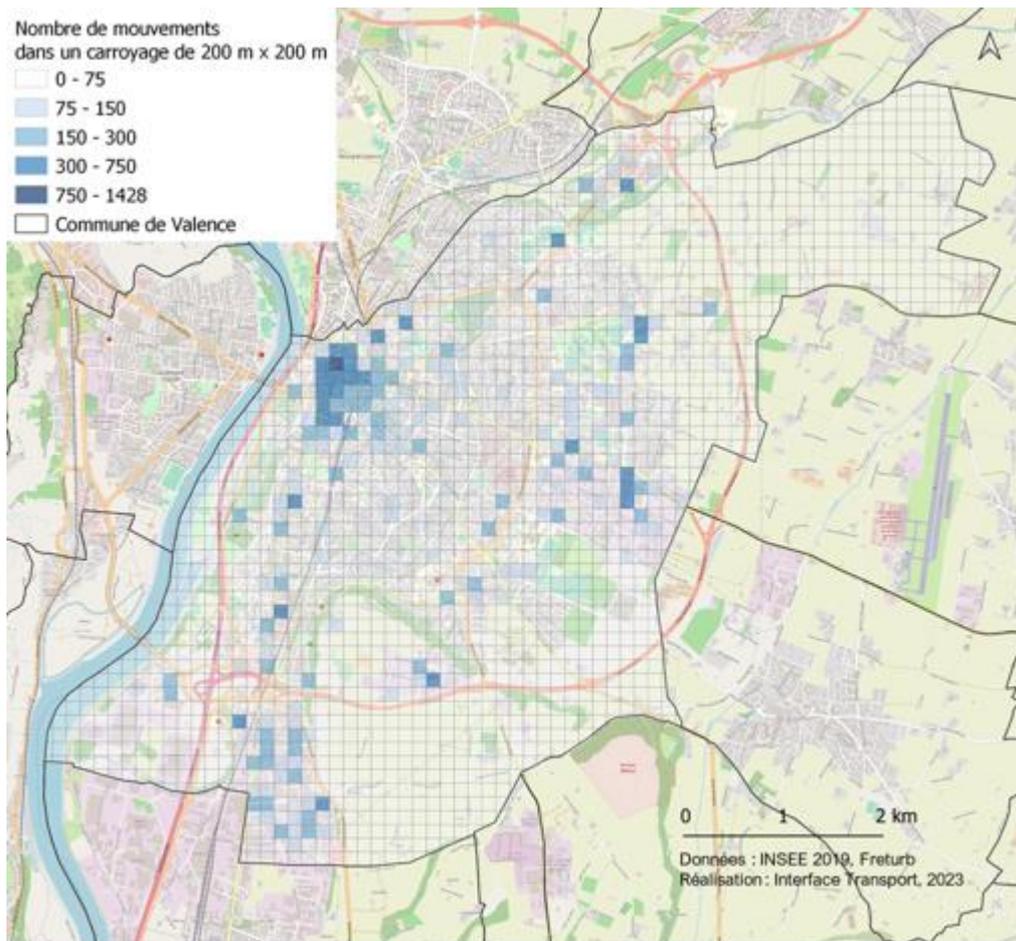


Figure 3 : Nombre de mouvements de marchandises hebdomadaires par carroyage 200 m x 200 m

S'agissant de Valence, la zone la plus densément parcourue est celle de l'hypercentre, à l'intérieur de l'Avenue Gambetta, Boulevard Général de Gaulle, Avenue Félix Faure, rue de la Manutention, avec 5 476 mouvements.

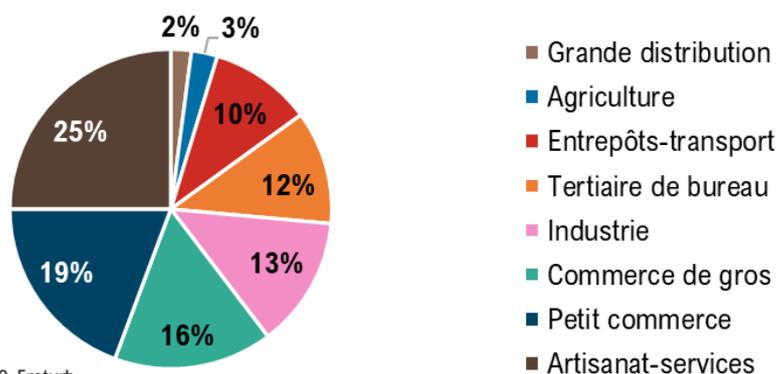
La commune de Valence génère 30% des mouvements de marchandises (dont **7% sur le centre-ville**) du territoire soit 48 829 mouvements. La commune de Romans-sur-Isère regroupe quant à elle 12% des mouvements. Les communes de Bourg-lès-Valence et Portes-Lès-Valence regroupent respectivement 7% et 6% des mouvements. Guilhaud-Granges, la commune la plus importante en nombre d'habitants de la Communauté de Communes Rhône Crussol, regroupe 3% des mouvements. Ces chiffres illustrent la concentration des activités économiques autour de Valence (30% des établissements du territoire y sont implantés), qui peut s'expliquer par la présence de l'axe Rhône-A7 et le port de Valence.

Commune	Mouvements	Établissements
Valence	30%	30%
Dont centre-ville de Valence	7%	9%
Romans-sur-Isère	12%	12%
Bourg-Lès-Valence	7%	6%
Portes-Lès-Valence	6%	3%
Bourg-de-Péage	4%	4%
Etoile-sur-Rhône	3%	2%
Guilherand-Granges	3%	3%

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

2.1.3 Analyse des mouvements par secteur d'activité

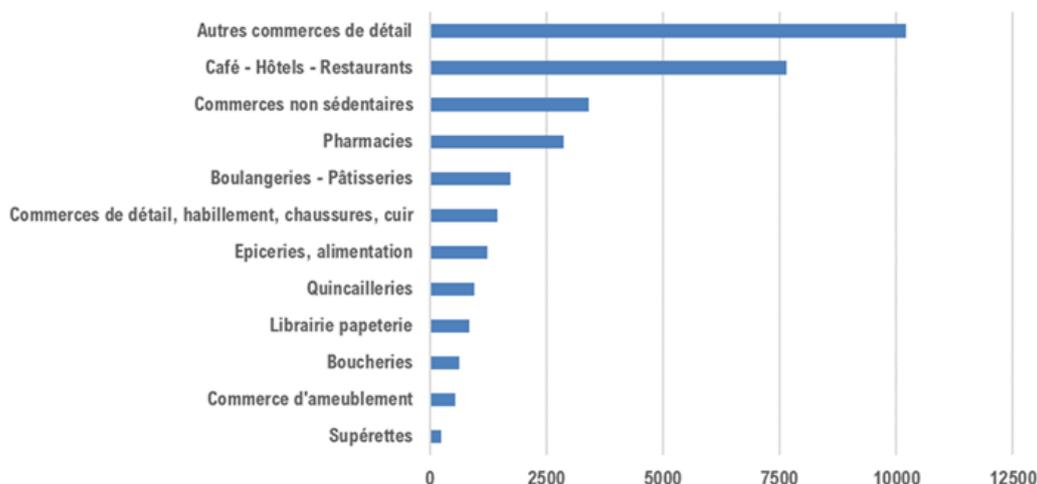
Répartition du nombre de mouvements dans Valence Romans
Déplacements par secteur d'activités



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

Les **activités d'artisanat et services** sont celles qui génèrent le plus de mouvements sur le périmètre du Syndicat Mixte Valence Romans Mobilités. Elles **rassemblent 25 % des mouvements du territoire**. Vient ensuite, le **petit commerce (19 % des mouvements)** avec une majorité de mouvements liés aux autres commerces de détail (fleuristes, opticiens, etc.) et à la filière des CHR (café, hôtel, restaurant).

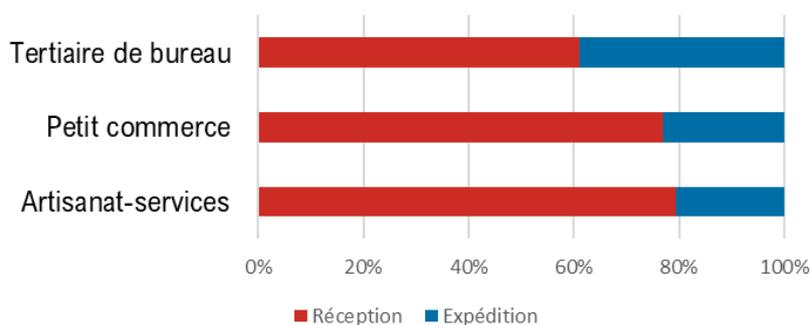
Mouvements générés selon la typologie de petit commerce sur le territoire de Valence Romans Déplacements



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

A noter que si ces secteurs d'activités, tout comme le **tertiaire de bureau (12% 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)

Répartition des mouvements Expédition / Réception

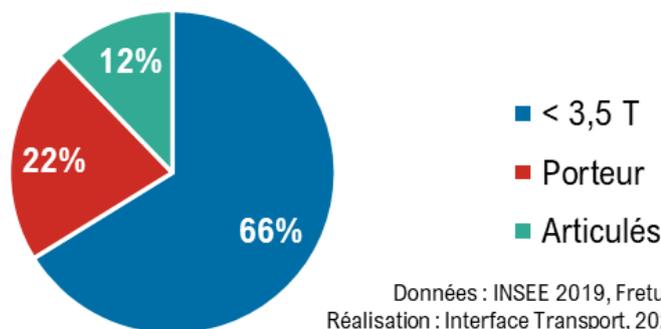


Données : INSEE 2019, Freturb
Réalisation : Interface Transport, 2023

Les secteurs d'activité regroupant les **professionnels du transport de marchandises et de la distribution (commerce de gros, transport et logistique)** représentent 26% des mouvements sur le territoire, soit un peu plus que la moyenne des agglomérations de la région qui s'établit à 23% Le

commerce de gros est le 3^e secteur producteur de flux sur le territoire après l'artisanat et les services et le petit commerce.

Types de véhicules utilisés



Sur le territoire, 66% des mouvements sont opérés par des véhicules utilitaires légers (VUL) et 22% par des porteurs (jusqu'à 19T). 12% sont opérés par des poids lourds articulés. Cette prédominance des VUL est particulièrement forte pour la desserte des commerçants, des locaux de bureaux et des artisans pour lesquels elle monte jusqu'à 83%.

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.

Concernant la **livraison des ménages, 37 759 mouvements de marchandises liés aux achats en ligne⁴** par semaine sont effectués à l'échelle du Syndicat Mixte Valence Romans Mobilités, soit 19% 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 parmi les plus faibles des agglomérations étudiées après la Vallée de l'Arve.

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

⁴ Ce chiffre est calculé à partir d'un ratio établi en fonction de chaque catégorie socio-professionnelle. Il permet d'estimer le nombre de mouvements liés à l'achat en ligne selon la personne référente du ménage et de sa catégorie.

La commune la plus génératrice est **Valence** avec environ **10 516 mouvements / semaine**, soit **28 % des mouvements B2C** du territoire. Les mouvements liés au e-commerce représentent 18% sur la commune de Valence, soit un niveau quasiment équivalent à ce qui se joue à l'échelle de l'agglomération.

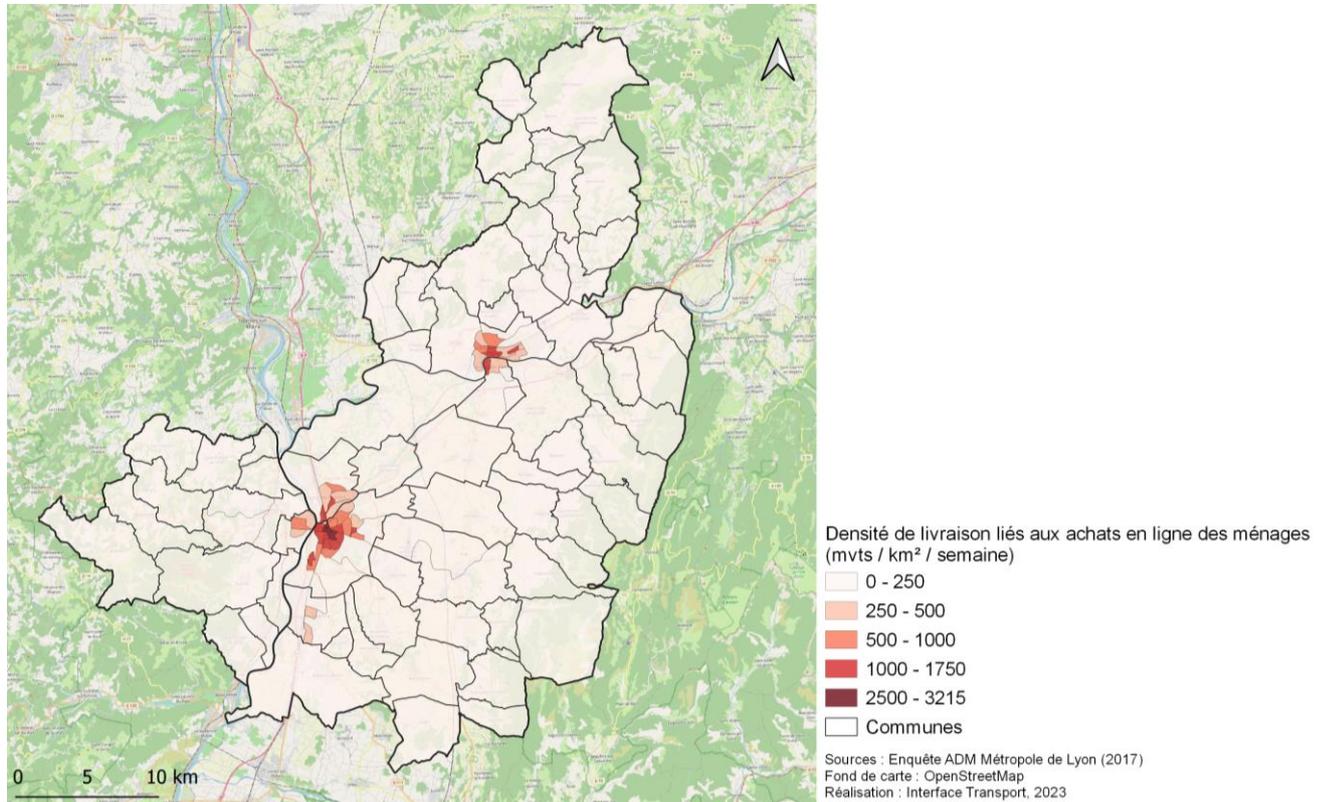


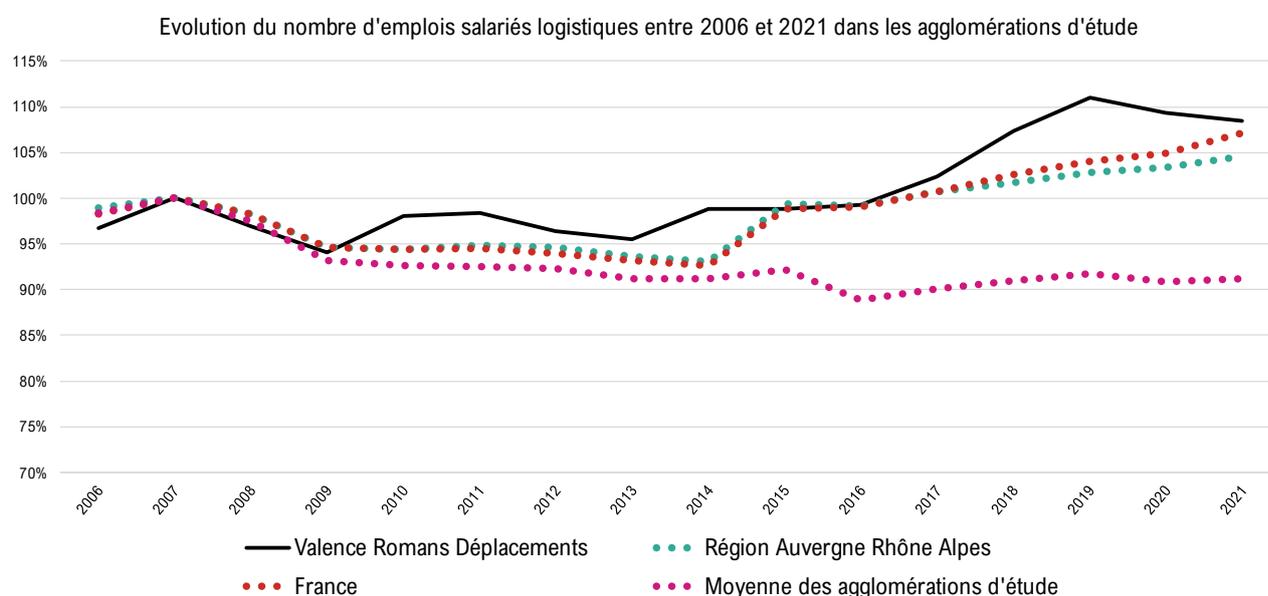
Figure 4 : Mouvements hebdomadaires générés par les achats en ligne des ménages

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

Avec **4% d'emplois dans le secteur logistique – transport**, le taux d'emplois logistiques sur le SM Valence Romans Mobilités est légèrement inférieur aux taux nationaux et régionaux qui s'établissent respectivement à 5,5% et 5,2%. Il est en revanche dans la moyenne par rapport à l'ensemble des agglomérations étudiées en Auvergne Rhône-Alpes. Sa position sur l'axe Rhône-A7 en fait une porte d'entrée privilégiée à l'échelle régionale pour les marchandises venant du sud de la France, ce qui peut justifier une plus grande spécialisation logistique sur ce territoire que sur d'autres agglomérations de la région (Annemasse, Annecy, Grenoble ou encore la Vallée de l'Arve).

Ces **15 dernières années**, l'emploi logistique a augmenté sur le territoire, suivant la tendance qui s'observe à la fois à l'échelle nationale et régionale. Cette évolution est en revanche contraire à ce qui s'observe sur la majorité des agglomérations d'Auvergne Rhône Alpes étudiées. On peut alors imaginer que le desserrement logistique qui s'opère dans les principales agglomérations rhônalpines (et plus largement, françaises) ait profité sur les dernières années à un territoire comme celui de Valence Romans, où la tension sur le foncier et les infrastructures est moindre que dans des agglomérations comme celle de Lyon ou Grenoble. C'est également le fait d'une politique volontariste de Valence Romans Agglo qui, entre 2017 et 2022, a axé une partie de son développement économique sur l'accueil de la filière logistique avec le développement de près de 50 hectares de foncier dédiés à cette activité. Depuis 2022, ce positionnement stratégique a évolué et l'accueil de nouveaux sites a été limité.



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 autour de Valence, et notamment au niveau de la zone portuaire à Portes-lès-Valence (le long de l'axe Rhône-A7). **Le port de Valence ressort comme une zone d'implantation préférentielle pour les acteurs de la logistique.** Il joue un rôle essentiel sur ce territoire puisqu'il est à la fois un site de report modal et également le lieu d'implantation d'activités logistiques bord à voie d'eau. Leroy Merlin, par exemple, y a implanté une base logistique depuis laquelle elle opère régulièrement des trafics fluviaux sur l'axe Rhône-Saône.

La ZA Briffaut, qui borde le boulevard périphérique à l'est de Valence, ressort également comme une polarité regroupant plusieurs acteurs du transport et de la logistique. Cette localisation offre une desserte routière intéressante pour des entreprises de transport.

Enfin plusieurs sites sont positionnés autour de Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage. En dehors de la ZI Sud de Bourg-de-Péage, les acteurs du transport et de la logistique sont plutôt éparpillés sur cette partie du territoire, contrairement à l'agglomération de Valence pour laquelle on distingue deux pôles majeurs pour le transport et la logistique.

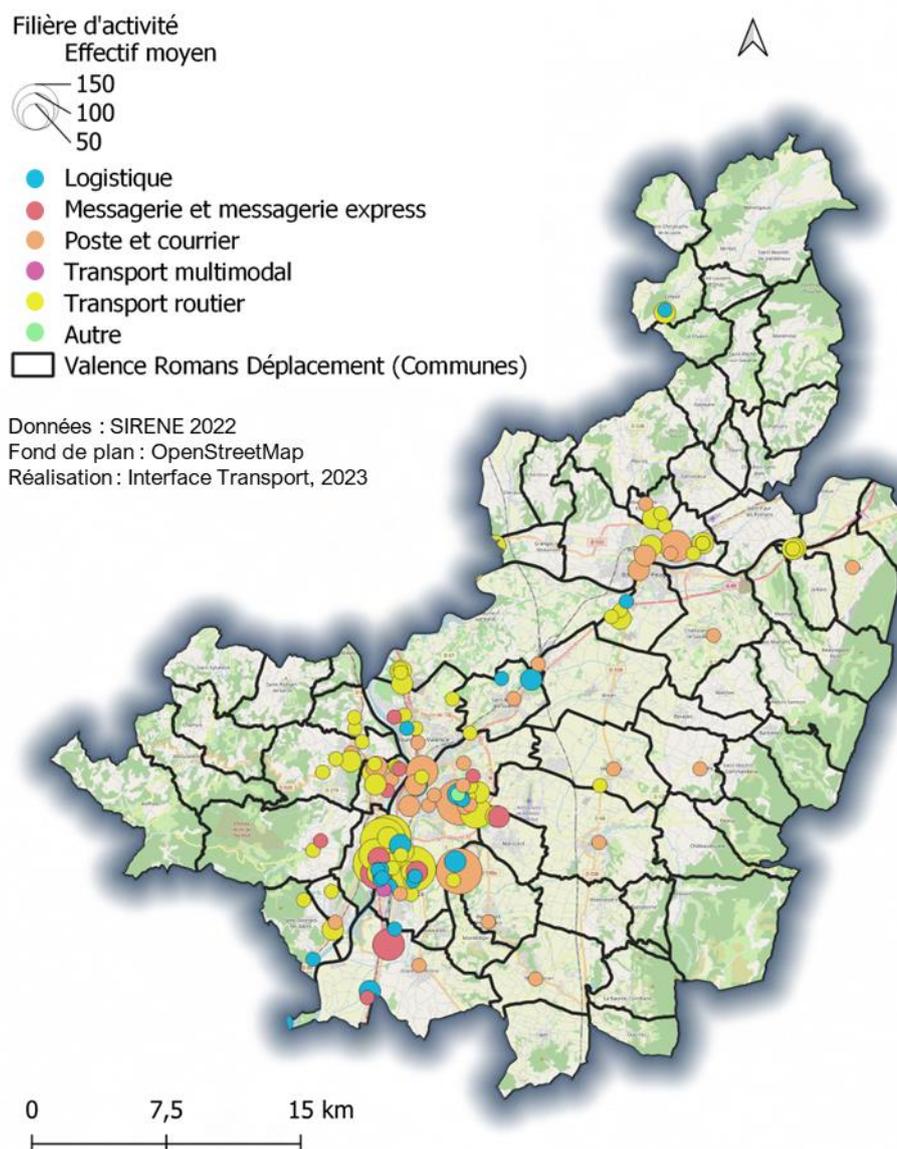


Figure 5 : Localisation des acteurs du transport et de la logistique

Les acteurs du commerce de gros sont également nombreux à s'être implantés sur la commune de Portes-Lès-Valence, dans la zone portuaire pour plusieurs acteurs de l'alimentaire, et plutôt de l'autre côté de l'autoroute A7 pour les acteurs du BTP et du commerce de gros non alimentaire, dans une zone comprise entre les voies ferrées à l'ouest et la RD111 à l'est, et délimitée au nord par l'embranchement entre l'autoroute A7 et le périphérique de Valence.

On retrouve également une concentration d'acteurs du commerce de gros (alimentaire et non alimentaire) dans des zones qui bordent le périphérique : ZA du Plateau de Lautagne, ZA Briffaut, PA Rovaltain – Valence TGV.

Enfin, sur le secteur Romans-sur-Isère, on trouve une diversité d'acteurs du commerce de gros dans la ZI Sud, et des acteurs du BTP et du non alimentaire au sein de la ZA Allobroges, à l'est de Romans.

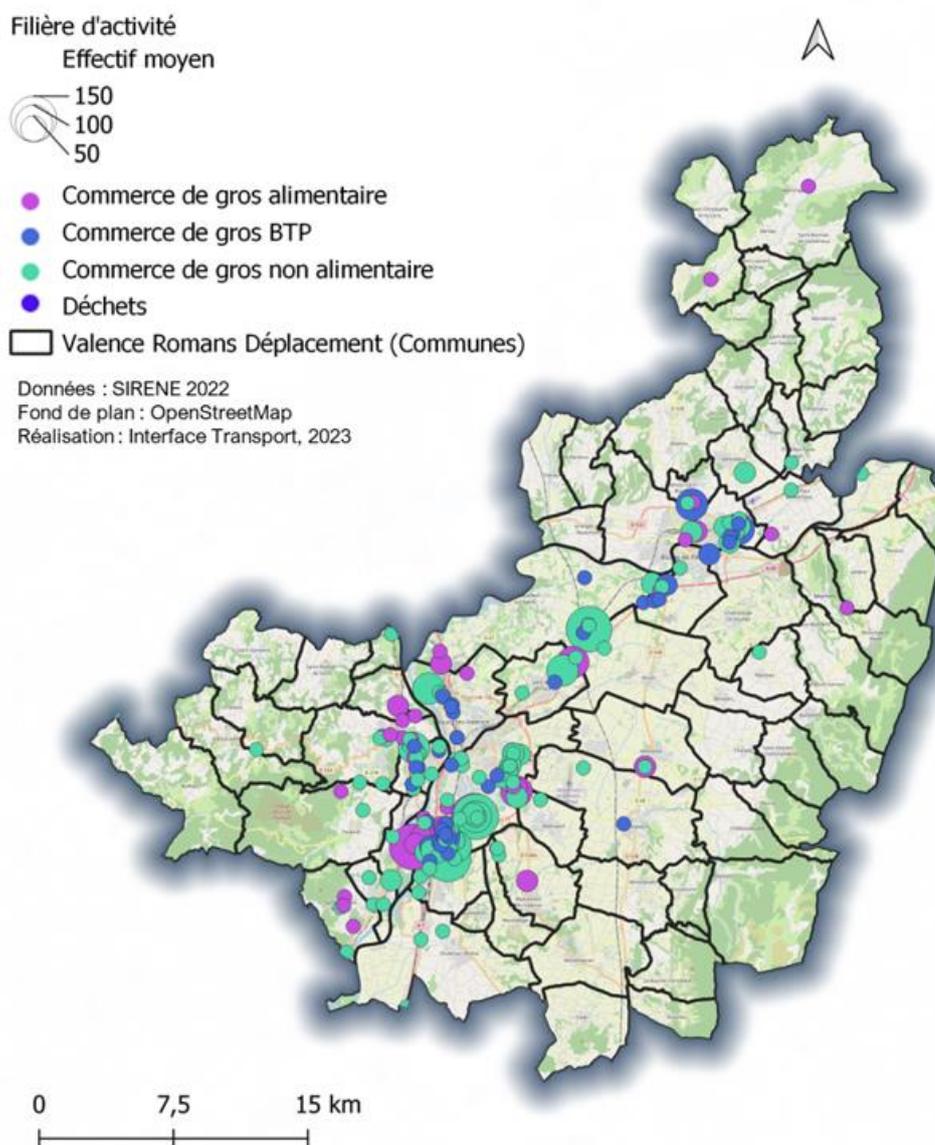


Figure 6 : Localisation des acteurs du commerce de gros et des déchets

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.

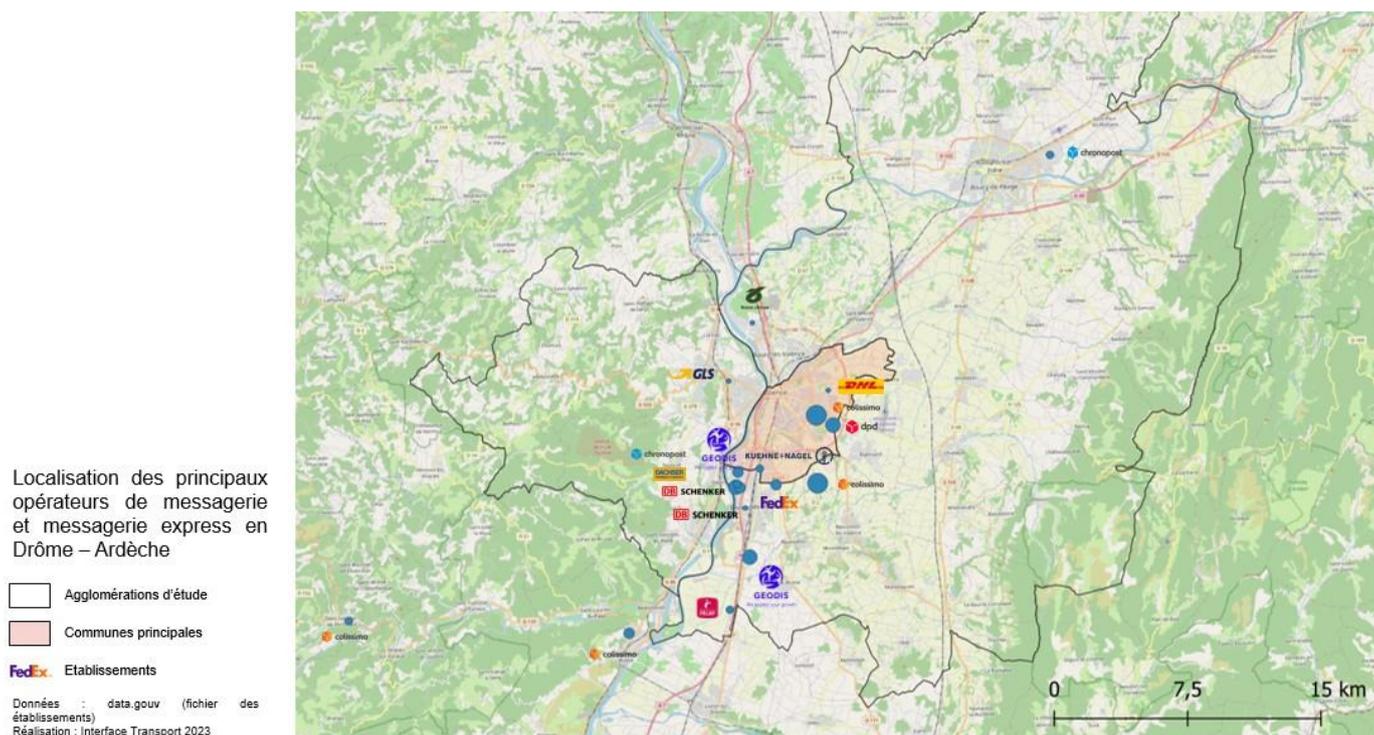


Figure 7 : Localisation des principaux opérateurs de messagerie et messagerie express en Drôme-Ardèche

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

On retrouve une bonne part des acteurs nationaux de la messagerie express et de la messagerie traditionnelle, ce qui indique un fonctionnement relativement autonome de la distribution urbaine du territoire. **Ces acteurs sont logiquement implantés à l'est de Valence, le long du boulevard périphérique (N7) puis au sud, à Portes-lès-Valence et le long des grands axes de circulation.** On peut également noter le développement d'une logistique en lien avec les activités e-commerce sur un axe sud Valence-Montélimar, avec la présence d'une plateforme logistique d'Amazon à Montélimar par exemple.

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 CycloTEAM ou En Vélo Simon.

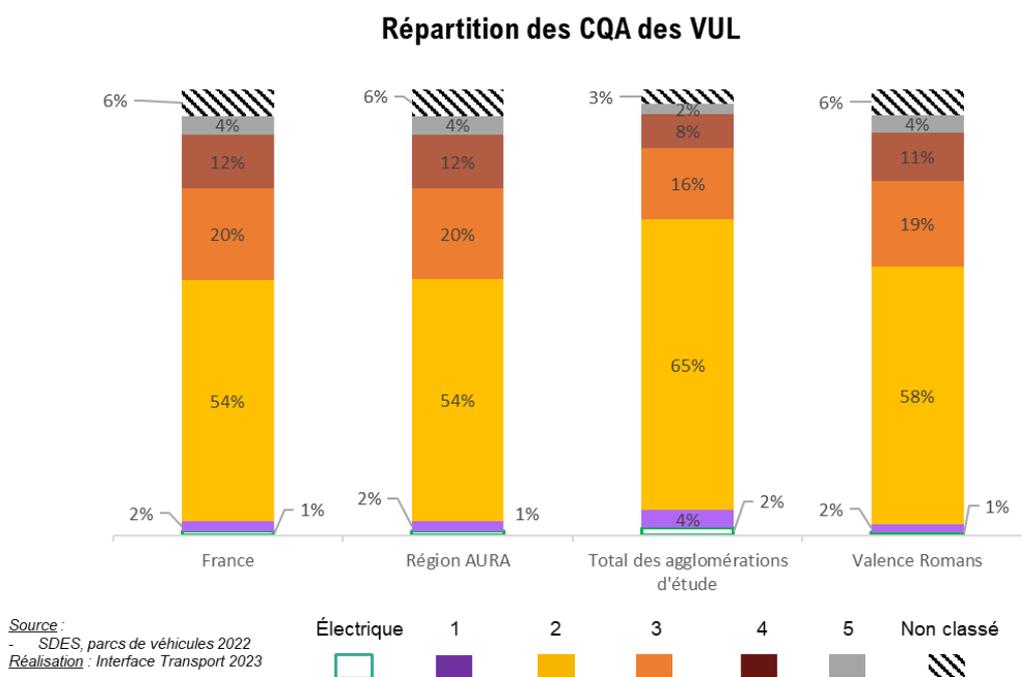
6 PARC DE VEHICULES ET TRANSITION ENERGETIQUE

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.

32 178 Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et **Poids Lourds (PL)** constituent le parc de véhicules du territoire du SM Valence Romans Mobilités dont **89% de VUL et 11% de PL**. Le **diesel est le carburant utilisé majoritairement** : 96% des VUL et 99% des PL.

Avec **seulement 3% de VUL classés en Crit'air E ou 1** et **40% de VUL classés en Crit'Air 3/4/5/NC**, **Valence Romans Mobilités est en retard dans la transition vers des véhicules plus performants par rapport aux autres agglomérations étudiées**. Le territoire subit par ailleurs des pollutions (gaz à effet de serre et oxydes d'azote) liées au transit sur l'autoroute A7 qui le traverse. Il échappe pour autant aujourd'hui à l'obligation de mise en place d'une ZFE-m.



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

S'agissant des PL, la part des véhicule moins polluants est inférieure à la moyenne des agglomérations étudiées, tant pour les Crit'Air 2 que pour les Crit'Air E ou 1, traduisant à nouveau un certain retard du territoire en matière de transition des flottes de véhicules, et un enjeu d'autant plus important si une ZFE devait finalement être mise en place sur le territoire dans les prochaines années.

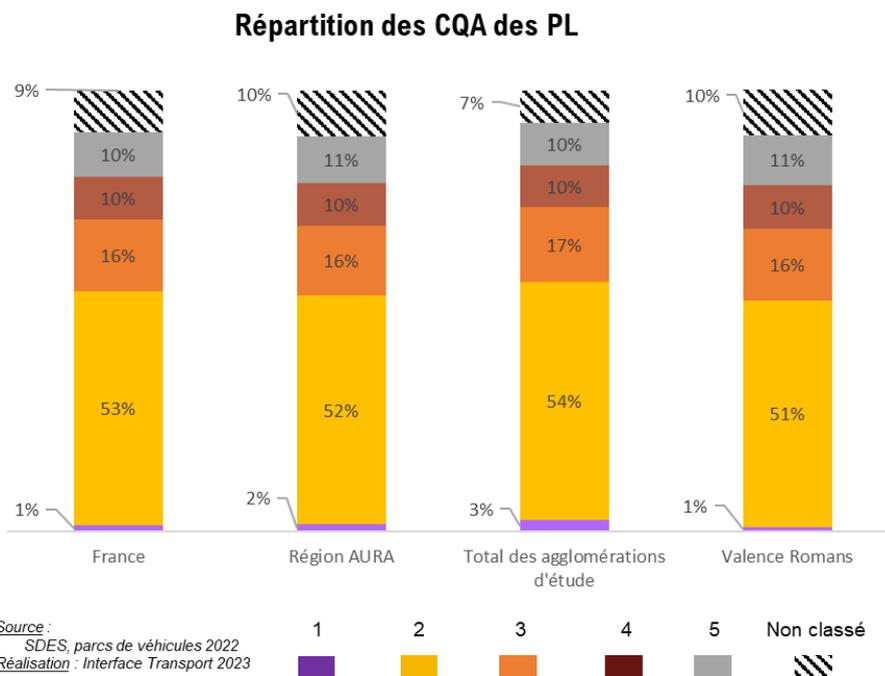


Figure 8 : Parcs de véhicules dédiés au transport de marchandises en fonction de leur Classification Qualité de l'Air

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

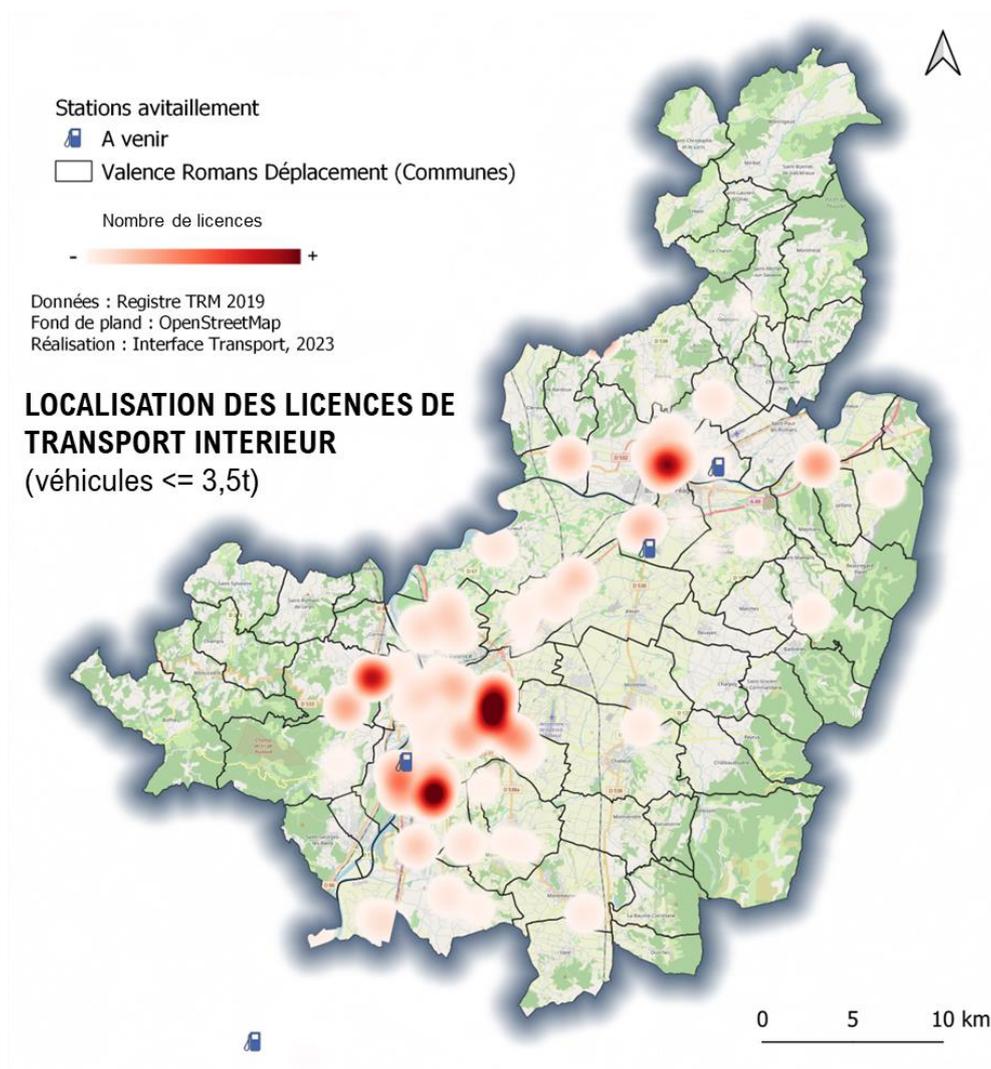


Figure 9 : Localisation des licences de transport intérieur (véhicules <= 3,5t⁶)

Les licences de transport enregistrées sur le territoire du Syndicat Mixte ont également été cartographiées. Les entreprises disposant de licences de transport intérieur, c'est-à-dire correspondant aux VUL, se concentrent dans l'intra-périphérique valentinois ainsi qu'à Porte-lès-Valence sur la zone du port et le long de la RD111. On localise également des parcs aux abords de la gare Valence TGV, sur la ZI Sud de Bourg-de-Péage et de manière diffuse à Romans-sur-Isère.

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 communautaire correspondant aux **PL sont davantage en périphérie de Valence**, aux abords du périphérique et à Porte-lès-Valence, à la fois sur la zone portuaire et à l'est de celle-ci. A Romans-sur-Isère les entreprises disposant de flottes PL sont également localisées en périphérie de la ville, en particulier au nord du boulevard Pierre Mendès France.

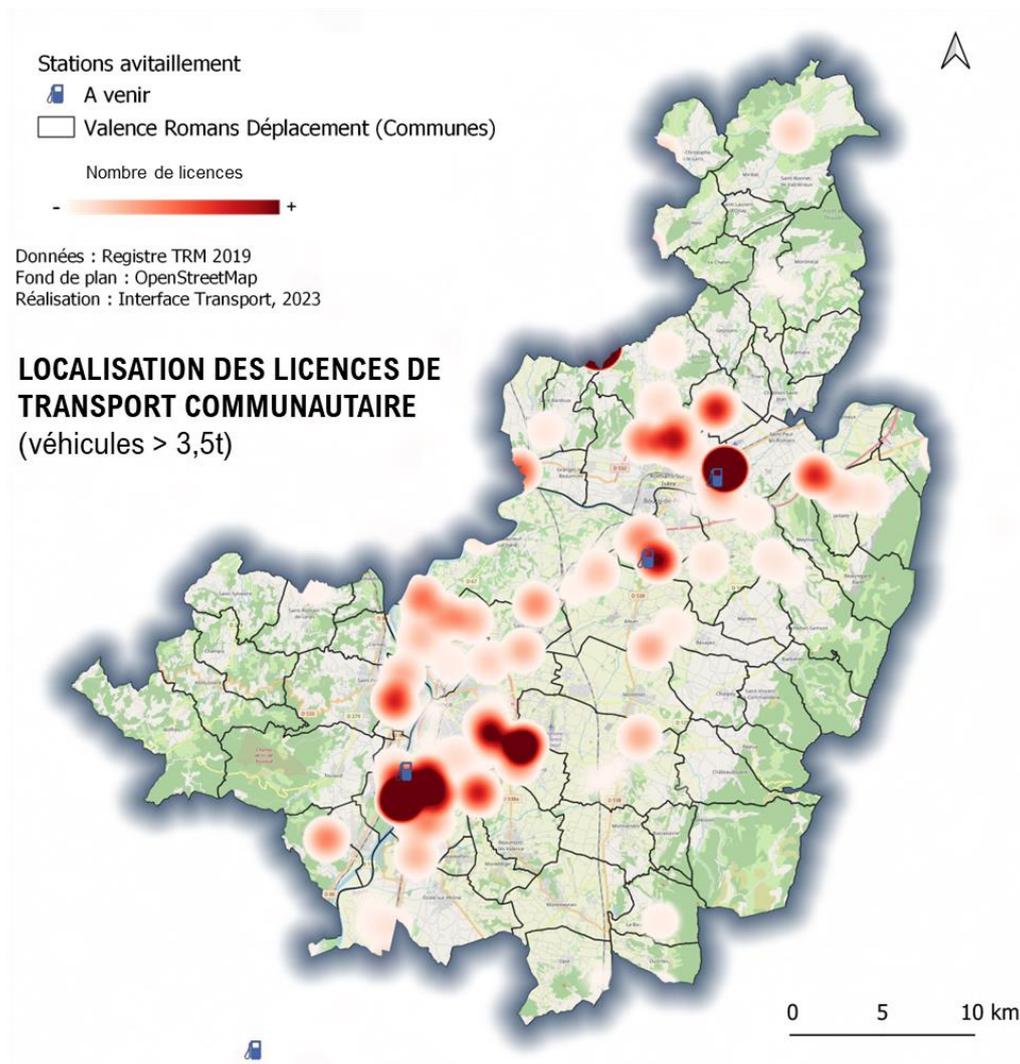
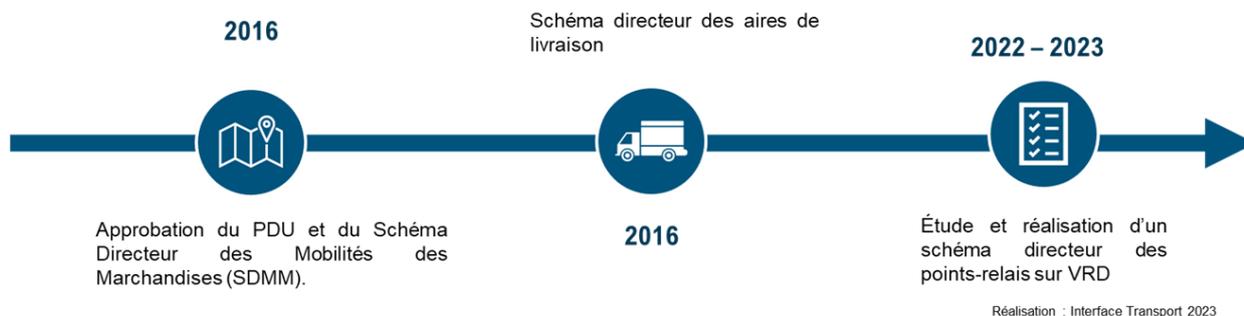


Figure 10 : Localisation des licences communautaires (véhicules > 3,5t)

Trois stations d'avitaillement gaz sont en projet sur le territoire du Syndicat Mixte Valence Romans Mobilités : à Portes-lès-Valence, au sud de Romans-sur-Isère et à Romans-sur-Isère même. Leur localisation géographique est assez cohérente ; elle correspond à des zones denses en termes de parcs PL. Le développement concomitant d'au moins deux de ces sites sera crucial pour accompagner la transition des flottes de véhicules afin d'offrir une sécurité d'approvisionnement aux professionnels.

A noter par ailleurs qu'une station H2 est à l'étude à Valence.

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



Le transport de marchandises est présent dans les **différents travaux et réflexions sur le Plan de déplacements urbains (PDU) à partir de 2012**. Cela s'est traduit en 2016 par l'adoption d'un **Schéma Direction des Mobilités des Marchandises (SDMM) de 2016** proposant 15 actions :

- **Politique** : création d'une instance de coordination, sensibilisation et concertation et introduction dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de ratios logistiques.
- **Réglementation** : harmonisation de la réglementation et facilité d'accès au centre-ville pour les véhicules propres.
- **Réalisation d'études de logistique urbaine** : identification du foncier à réserver aux différentes échelles territoriales, examen de l'opportunité et la faisabilité d'un CDU, élaborations de différents schémas directeurs (aires de livraison, points relais, définir et équipements logistiques) et identification d'itinéraires d'accès au centre-ville.
- **Expérimentations et développements de solutions** : livraisons par modes doux, consignes en particulier dans les particuliers, proposition de services de stocks déportés aux commerçants, promouvoir et développer la plate-forme polymodale de Valence-Romans Sud Rhône Alpes.
- **Formation** : amélioration de la formation des chauffeurs livreurs .

Parmi les actions déjà mises en œuvre, on peut citer le **Schéma directeur des aires de livraison** ou encore l'**Instance de dialogue avec les professionnels** et partiellement l'harmonisation de la réglementation et les incitations à l'usage de véhicules propres. Par ailleurs, le territoire a candidaté au programme ColisActiv' pour accompagner le développement de la cyclo-logistique.

Enfin une nouvelle action est en cours de concrétisation, la réalisation d'un **Schéma Directeur des points relais**. L'objectif de ce schéma directeur est d'identifier les besoins et manques à combler sur le territoire au regard des enjeux associés au développement du e-commerce et de la livraison à domicile.

ANNEXES

Entretiens menés en lien avec le territoire valentinois

Entretiens menés en lien avec le territoire de Valence		
Valence Romans Mobilités	Nicolas BELMONTE	
Valence Romans Agglo	David DRAPIER	
CMA Auvergne Rhône Alpes	Laurent CAVEROT	
CCI Auvergne Rhône Alpes	Jean Luc BERNADET	
Groupe La Poste	Bérengère RAY	
Hepner	Pierre INIZAN	
Ciblex	François ROUX	
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)