



CODESPAR

Anticiper, mobiliser, développer

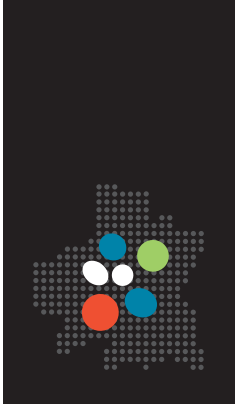
Les contributions
du CODESPAR
JANVIER 2014

Restitution du diagnostic mené avec les acteurs rennais de la logistique urbaine et plan d'actions visant à favoriser des modes de livraisons de marchandises en ville plus performants et durables.

Logistique urbaine sur l'agglomération rennaise

**Phase 1 : restitution du diagnostic partagé
et propositions d'actions**





SOMMAIRE

- 3 **Logistique urbaine sur l'agglomération rennaise : le point de vue des élus**
- 5 **Synthèse**
- 7 **Contexte général et objectifs de la démarche logistique urbaine**
- 8 **Du rôle des collectivités en matière de logistique urbaine**
- 9 **Enjeux de la logistique urbaine pour le territoire**
 - 9 Enjeux économiques
 - 10 Enjeux sociaux
 - 10 Enjeux environnementaux
 - 11 Enjeux de la gestion des espaces urbains
- 12 **Élément de contexte local : l'avènement d'un marché de l'E-logistique**
- 14 **Restitution des éléments clés du diagnostic partagé**
 - 14 La logistique du dernier kilomètre du point de vue des commerçants rennais : bilan et perspectives d'amélioration
 - 17 Du point de vue des transporteurs : pratiques et leviers d'optimisation de la logistique du dernier kilomètre
- 20 **Conclusions du diagnostic partagé**
- 21 **Des propositions d'expérimentations et d'actions en réponse aux enjeux et objectifs de la démarche logistique urbaine**
- 22 **Plan d'actions et expérimentations proposées**
- 24 **Les suites de la démarche**
- 25 **Annexes**
- 34 **Glossaire**

Logistique urbaine sur l'agglomération rennaise : le point de vue des élus

La logistique urbaine est à la croisée de nombreux enjeux pour notre territoire. Enjeux à la fois économiques, environnementaux, sociétaux ou encore urbanistiques.

La croissance des livraisons en centre-ville conjuguée au lancement des travaux des grands chantiers métropolitains renforcent le besoin d'anticiper de futures contraintes et de répondre ensemble à ces enjeux.

En saisissant son conseil de développement économique et social (CODESPAR), Rennes Métropole a donc choisi d'associer assez largement les acteurs du territoire autour d'un diagnostic partagé de la situation.

Nous avons en effet pour volonté de ne pas imposer de modifications par des mesures coercitives, mais bien de co-construire des solutions efficaces permettant d'améliorer les livraisons dans le centre-ville.

Pour la collectivité, l'enjeu de cette démarche est de définir des leviers d'optimisation de la livraison du dernier kilomètre en partant des usages des acteurs de la logistique urbaine (transporteurs, commerçants, usagers, collectivités...).

Un double objectif a sous-tendu notre réflexion tout au long de cette démarche : améliorer le coût et la qualité des livraisons dans le centre-ville tout en limitant leurs externalités négatives (congestion, consommations énergétiques, émissions de polluants).

La présente contribution restitue à la fois les éléments clés de ce diagnostic mené avec les acteurs locaux de la logistique urbaine, mais également un plan d'actions visant à favoriser des modes de livraisons de marchandises en ville plus performants et durables.

Les premières expérimentations issues de cette démarche sont en cours de préparation. Elles visent à la fois à faciliter la circulation des marchandises dans le centre-ville de Rennes, optimiser leur accueil dans un environnement de plus en plus contraint mais aussi à mieux accompagner les consommateurs dans leurs pratiques de livraisons.

L'année 2014 sera donc consacrée à la mise en œuvre des premières expérimentations issues de cette démarche. Certaines d'entre elles seront intégrées au futur Plan de déplacements urbains de Rennes Métropole.



Gwenaële HAMON
Vice-Présidente du CODESPAR
Animatrice du groupe projet
logistique urbaine



Guy JOUHIER
Vice-président de Rennes
Métropole, délégué aux
transports et aux infrastructures



Synthèse

A la croisée d'enjeux économiques, sociaux, environnementaux ou encore urbanistiques, Rennes Métropole a saisi le CODESPAR afin de mener un diagnostic partagé de la situation des livraisons dans le centre-ville de Rennes. L'objectif de la démarche est de définir des pistes d'action favorisant une logistique urbaine plus performante et durable sur le territoire.

Il émane de ce diagnostic mené avec l'ensemble des parties prenantes de la logistique urbaine (institutionnels, commerçants, transporteurs...) le constat d'une situation rennaise globalement satisfaisante mais sujette à de possibles dégradations à court terme.

Du point de vue des transporteurs, le dernier kilomètre est stratégique dans la mesure où il représente 20 % du coût total de la chaîne de valeur. La livraison des marchandises dans le centre-ville est aujourd'hui relativement satisfaisante mais l'équilibre est précaire, la pression sur les chauffeurs et les conflits d'usage tendent à croître.

Un certain nombre de contraintes pèsent sur le développement de leur activité. D'une part, des difficultés à mutualiser les flux et les moyens entre opérateurs. D'autre part, un frein économique dans l'utilisation de véhicules électriques ou fonctionnant au gaz naturel pour véhicules.

Il est à noter que certains acteurs rennais se sont spécialisés dans la livraison « décarbonée » du dernier kilomètre (Triporteurs rennais ou société Toutenvélo).

Du point de vue des commerçants rennais, les livraisons de marchandises en ville ont une fonction essentielle pour la dynamique commerciale du territoire.

L'enjeu, de leur point de vue, est de ne pas créer de contraintes supplémentaires dans les conditions de livraisons.

L'explosion du e-commerce et le lancement des travaux liés aux grands chantiers métropolitains (seconde ligne de métro, Eurorennes, cité des congrès) risquent de dégrader cette situation.

Afin de pallier à de futures contraintes, il est donc nécessaire d'anticiper et de définir des solutions plus vertueuses en matière de livraison du dernier kilomètre. C'est l'enjeu de cette démarche autour de la logistique urbaine.

Un certain nombre de leviers d'optimisation émanent de ce diagnostic partagé. Ils se déclinent sous forme d'expérimentations ou d'actions répondant à des objectifs opérationnels précis :

- faciliter la circulation des marchandises (mise en place d'un plan de circulation des marchandises et d'un système d'information à destination des transporteurs) ;
- optimiser l'accueil des marchandises en milieu contraint (réaménagement des aires de livraisons, réception des colis sur le lieu de travail, création de point d'accueil de véhicules, évolution de la réglementation liée au dernier kilomètre, mise en place de boîtes à colis automatique) ;
- accompagner les consommateurs et initiatives (soutien à la communication de projets d'opérateurs spécialisés dans la livraison décarbonée du dernier kilomètre) ;
- mieux prendre en compte la logistique dans la conception des immeubles (prévoir la réception des colis dès la conception des immeubles).



Contexte général et objectifs de la démarche logistique urbaine

L'accroissement exponentiel du nombre de livraisons en ville est constaté sur l'ensemble du territoire français et européen. Concomitant à l'évolution du cadre réglementaire (Loi Grenelle, Livre blanc de la Commission européenne sur les transports...) et des contraintes économiques qui pèsent sur les entreprises (prix du carburant, concurrence accrue sur les prix et délais de livraisons), il se conjugue avec un contexte local d'engagement de grands travaux métropolitains comme EuroRennes ou la seconde ligne de métro. Ces éléments font de la logistique urbaine une question essentielle devant faire l'objet d'une réflexion collective, animée par la collectivité.

La logistique urbaine se situe en effet à la croisée de plusieurs enjeux fondamentaux pour notre territoire :

- économiques (chaîne de valeur du secteur du transport, attractivité commerciale du territoire) ;
- sociaux (évolutions des conditions de travail, des métiers et des compétences) ;
- environnementaux (réduction des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions locales) ;
- gestion de l'espace urbain (cohabitation des acteurs et des modes de déplacements, occupation de l'espace...).

Ces enjeux impliquent des acteurs publics et privés que sont à la fois les collectivités, les chargeurs et transporteurs, les commerçants, les artisans intervenant sur des chantiers du centre-ville, utilisateurs dans certains cas des aires de livraisons...

Les collectivités, compte tenu de leurs compétences en matière d'usage du sol, de réglementation de la circulation, d'organisation des déplacements mais aussi en matière de développement économique, **disposent de leviers d'action qui les placent au premier rang des acteurs pouvant faire évoluer les pratiques.**

Toutes les démarches exploratoires conduites avec les acteurs de la filière transport-logistique, les commerçants et les réflexions autour de la montée en puissance du e-commerce et de ses conséquences prévisibles, confirment le bien-fondé d'engager une démarche de structuration de la logistique urbaine sur le territoire de l'agglomération rennaise afin d'**anticiper** de futures contraintes.

Cette démarche autour de la logistique urbaine permet également d'alimenter les réflexions préalables à la révision du Plan de déplacement urbain (PDU) de l'agglomération rennaise et notamment son volet « Marchandises ».

Dans cette perspective, les services de Rennes Métropole, la Ville de Rennes, le Cluster Bretagne Supply Chain (BSC) et le CODESPAR se sont associés dans le but de mener à la fois un diagnostic partagé de la situation locale avec les parties prenantes de la logistique urbaine (transporteurs, commerçants, collectivités...) mais aussi de construire avec eux un plan d'actions en faveur d'une logistique urbaine améliorée.

L'objectif de la démarche est d'identifier et de mettre en œuvre des expérimentations susceptibles de :

- réduire les externalités négatives liées à la logistique du dernier kilomètre : réduction de la congestion, réduction des consommations énergétiques et émissions de polluants ;
- améliorer le coût et la qualité de la livraison du dernier kilomètre tout en favorisant l'activité économique.

Du rôle des collectivités en matière de logistique urbaine

Approche réglementaire

Sur un plan réglementaire, la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (**LOTI**) a créé le Plan de déplacements urbains (sans mention particulière pour le volet transport de marchandises en 1982)*.

En 1996, la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (**LAURE**), impose les PDU aux agglomérations de plus de 100 000 habitants et y intègre un volet transport de marchandises en ville.

Enfin, la Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain dite **SRU** (2000) inscrit des modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de livraison de marchandises dans l'organisation du stationnement et affirme le rôle essentiel de la livraison de marchandises pour la dynamique commerciale des centres villes.

*
Logistique urbaine,
Agir ensemble,
ADEME et FNE.

Champs de compétences des collectivités en matière de transport et stationnement

La législation confère un certain nombre de pouvoirs aux collectivités en matière de transport et de stationnement :

- **le pouvoir de police du maire** en matière de circulation, stationnement et arrêts des véhicules de livraison ;
- la réglementation des **horaires d'ouverture** des commerces imposée par arrêté municipal ;
- **le Code de l'Urbanisme**.

Les collectivités par le biais du Code de l'Urbanisme peuvent intervenir sur l'organisation des livraisons. Les collectivités ont, dans ce cadre, la compétence en matière de localisation des activités industrielles et commerciales, des équipements spécifiques liés au fret et notamment les plates-formes logistiques, les normes d'accès et de stationnement dans le cadre de la délivrance d'un permis de conduire.

Les collectivités disposent des leviers et pouvoirs coercitifs pour mettre en oeuvre des actions autour de la logistique urbaine

Les collectivités (Rennes Métropole et la Ville de Rennes) au travers de leurs compétences en matière de planification des déplacements urbains disposent, notamment via le Plan de déplacements urbains, des leviers d'organisation des livraisons de marchandises sur leur territoire.

Cette organisation s'exerce par voie réglementaire et d'aménagement de l'espace

public, dans une logique de concertation. L'activité de transport et de distribution de marchandises reste cependant de la responsabilité des acteurs économiques (professionnels du transport, distributeurs...). Les collectivités disposent donc des leviers d'actions et des pouvoirs coercitifs pour mettre en oeuvre des démarches autour de la logistique urbaine.

Enjeux de la logistique urbaine pour le territoire

Enjeux économiques

Le secteur logistique - transport, acteur économique essentiel

Le secteur français de la logistique pèse 120 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel. Il compte 1,5 millions d'emplois.

Le transport de marchandises et la logistique regroupent 65 % des effectifs salariés de la branche transport. Ce secteur est une composante importante de l'économie régionale. Il représente en Bretagne 1 224 établissements pour un total de 26 294 salariés dont plus de 46 % implantés sur le département d'Ille et Vilaine*.

Pour les transporteurs, la livraison du dernier kilomètre est la plus coûteuse, l'un des enjeux économiques est d'éviter au maximum les surcoûts liés aux ruptures de charge (transfert des marchandises transportées par un premier véhicule vers un second véhicule). Selon les normes professionnelles, le dernier kilomètre représente en moyenne 20 % du coût total de la chaîne de valeur. Plus globalement, une rupture de charge coûte environ 1 €/kg aux transporteurs.

Les livraisons de marchandises : une fonction essentielle pour la dynamique commerciale du territoire

Premier pôle commercial de la métropole rennaise, le centre-ville de Rennes pèse 451 millions d'euros de chiffres d'affaires par an et enregistre 16 millions de passages**.

L'approvisionnement des points de vente et la problématique du stockage des marchandises pour les commerces de centre-ville sont

essentiels dans une perspective de dynamique commerciale forte et nécessitent des livraisons fréquentes.

En parallèle, de nouveaux modes de consommation se développent. Ils correspondent à des demandes de proximité qui amènent les enseignes de la grande distribution à se rapprocher des centres villes en créant de nouveaux points de vente de petite taille.

Ces nouvelles formes de commerce participent pleinement à la stratégie de développement économique des enseignes de la grande distribution (Carrefour City, Monop', U Express, Coccimarket...).

Sur le plan de la logistique urbaine, ces stratégies génèrent de nouveaux besoins en termes de fréquence de livraisons et d'approvisionnement car les espaces de vente et de stockage sont réduits en centre-ville.

Au-delà des mutations de la structure commerciale des centres villes, la croissance du e-commerce et le développement de stratégies multicanales (vente en ligne et en boutique physique) de la part des commerçants expliquent également l'augmentation des livraisons en centre-ville.

La croissance du e-commerce est évaluée à +13 % par an sur les 5 prochaines années, selon les études prospectives de la FEVAD (Fédération du e-commerce et de la vente à distance).

Sur le plan de la logistique urbaine, ces mutations de la structure de consommation génèrent :

- une augmentation des flux et de la fréquence des livraisons en centre-ville ;
- une spécialisation de certains acteurs sur le segment de marché de la messagerie urbaine dédiée à la livraison du e-commerce : le secteur émergent de la « e-logistique » (cf. page 12).

* Contribution des professionnels au Contrat de plan régional de développement des formations professionnelles.

** Bureau d'étude Pivadis, diagnostic commercial Rennes Métropole 2012.

Enjeux sociaux

Pour répondre aux exigences du Grenelle de l'environnement, un nombre croissant d'entreprises du transport s'engagent dans une démarche de « développement durable » visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) : formations à l'éco-conduite, prise en compte des déplacements de l'ensemble des salariés, choix des matériels, optimisation et massification des flux, mutualisation des moyens...

L'évolution des modes de livraisons et plus particulièrement ceux de la logistique du dernier kilomètre (véhicule électrique, véhicules doux, triporteurs...) vont avoir un impact progressif à la fois sur les conditions de travail des acteurs de la livraison mais aussi sur l'attractivité future du métier.

Ces métamorphoses vont aussi modifier l'image des professionnels à la fois auprès des commerçants ainsi que du grand public.

Au-delà de la perception des métiers, les évolutions possibles de la logistique du dernier kilomètre ont également un impact sensible sur les compétences et savoir-faire futurs des acteurs de la livraison. Les professionnels du secteur vont avoir besoin de se former à de nouvelles méthodes mais aussi à de nouveaux outils : maîtrise des appareils de géolocalisation et de traçabilité, utilisation des progiciels de gestion intégrée, informatique embarquée, conduite de véhicules électriques...

Les opérateurs de la livraison du dernier kilomètre vont également devoir monter en compétences sur des fonctions plus commerciales dans la relation client, le déploiement de services complémentaires à la livraison comme la mise en rayon ou le montage de meubles...

Sur le plan de la gestion prévisionnelle des emplois et compétences à l'échelle du territoire (GPEC-T), ces nouveaux besoins de compétences doivent être anticipés au travers d'une offre de formation adaptée accompagnant ces évolutions.

La démarche menée par le CODESPAR en 2011 sur la mobilité décarbonée a d'ailleurs abouti à un plan d'actions mis en œuvre par



la MEIF. Il comporte notamment une partie dédiée à la formation professionnelle dans le secteur visant à faciliter l'appropriation de ces nouveaux outils par les professionnels du transport.

Enjeux environnementaux

Les activités de transport de marchandises (chiffrages réalisés dans le cadre du Plan climat énergie territorial de Rennes Métropole) représentent 25 % d'émission de GES liées aux transports*.

L'enjeu environnemental, au travers d'une réflexion autour de la logistique urbaine, est de pouvoir limiter les effets négatifs des livraisons en centre-ville :

- émission de GES et de consommation énergétique ;
- polluants atmosphériques locaux (particules fines, NO₂...) ;
- nuisances sonores.

Pour rappel, les objectifs imposés par le Grenelle sont de réduire de 20 % les GES dans le domaine des transports à l'horizon 2020.

Le Livre blanc de la Commission européenne sur les transports vise pour sa part l'ambitieux objectif de mettre en place une logistique urbaine essentiellement dépourvue de CO₂ dans les grands centres urbains à l'horizon 2030.

* Centre d'analyse stratégique, pour un renouveau de la logistique urbaine.

Enjeux de la gestion des espaces urbains

Occupation et partage des espaces urbains

Dans la plupart des grandes agglomérations, le « fret urbain » c'est à dire le transport de marchandise en ville, représente 20 % du trafic, 30 % de l'occupation de la voirie*, il est un facteur participant à la congestion urbaine tant sur le plan du trafic que du stationnement en centre-ville. Ce phénomène s'amplifie aux heures de pointe en intensifiant le trafic et les problématiques de stationnement.

Ce phénomène a également des conséquences lourdes pour les transports en commun et la fluidité de leur circulation (retards par exemple).

Les contraintes de chacun doivent être pesées afin de trouver des alternatives satisfaisantes pour tous. Une logique de « cohabitation » et de partage de l'espace urbain est à construire.

La nécessité d'informer sur les implications des travaux du centre-ville et la mise en œuvre du nouveau plan de circulation de marchandises

La perspective d'implantation de nouveaux équipements structurants pour Rennes Métropole tels que la seconde ligne de métro, le futur pôle d'échange multimodal Eurorennes



ou encore la Cité des congrès se justifient notamment sur le plan économique : l'ambition est de pérenniser la dynamique économique et de placer l'agglomération rennaise dans une dimension métropolitaine. Et in fine, de renforcer l'attractivité et le rayonnement de notre territoire.

Le déploiement de ces nouveaux équipements va générer des travaux importants dans le centre-ville de Rennes sur la période 2013-2018, dégradant, entre autres, les conditions de livraisons des marchandises dans le centre-ville.

En parallèle, la ville de Rennes a décidé de modifier progressivement son plan de circulation afin d'accompagner le développement du centre-ville. Sa logique générale est de renforcer progressivement l'offre de transports collectifs, de favoriser l'utilisation des modes doux et de réduire le trafic interne et de transit du centre-ville.

Ainsi, les objectifs du futur plan de circulation de la ville de Rennes sont de différents ordres :

- favoriser les mobilités en modes doux ;
- améliorer la circulation des transports en commun ;
- réduire le trafic en transit local tout en maintenant un accès au centre en voiture.

Dans ce contexte, l'enjeu d'informer et de mobiliser les professionnels du transport et les commerçants dès aujourd'hui est essentiel pour permettre aux acteurs du dernier kilomètre et aux commerçants d'anticiper sur les nouvelles modalités de livraisons dans le centre-ville. Un certain nombre de réunions d'informations des transporteurs ont été organisées dans le cadre de cette démarche.

* Op. cit. Centre d'Analyse Stratégique.

A l'échelle nationale, la logistique urbaine pèse :

- environ 20 % du trafic ;
- 30 % de l'occupation de la voirie ;
- 25 % des émissions de gaz à effet de serre.

Source : Centre d'Analyse Stratégique

Élément de contexte local : l'avènement d'un marché de l'e-logistique

La livraison à domicile : source potentielle de contraintes et de problématiques de congestion

Sur le segment de la livraison des particuliers, on constate qu'une multitude de camions effectuent leurs livraisons sans concertation, participant à la croissance des problématiques de congestion aux heures de pointe.

Les opérateurs se heurtent à un certain nombre de contraintes :

- 10 % à 40 % de non livraison des colis chez les particuliers au premier passage nécessitant un second passage ;
- ainsi qu'un pourcentage de retour des colis élevé.

Un nouveau segment de marché

Un certain nombre d'acteurs privés se sont spécialisés sur le segment de l'e-logistique (livraison des colis du e-commerce) : à la fois des logisticiens tels que BSL, Mobiltron par exemple mais également des transporteurs



Crédit photo : Les triporteurs rennais

comme Fedex, Geodis, ou encore Mory.

Il est à noter qu'une part non négligeable de l'activité est assurée par sous-traitance auprès de transporteurs spécialisés sur la livraison du dernier kilomètre, souvent indépendants et disposant de véhicules utilitaires légers (VUL).

Le « paysage » de la livraison de colis auprès des particuliers reste dominé par La Poste.

Le groupe dispose d'une palette d'outils en matière de livraisons à domicile : livraison chez les particuliers via le réseau historique de distribution du courrier, le dispositif Chronopost ou encore les consignes automatiques (Cityssimo).

Un contexte de croissance soutenue du segment de l'e-logistique a favorisé l'émergence de nouveaux opérateurs et modes d'organisation de l'activité de livraison auprès des particuliers.

La « e-logistique décarbonée » : un secteur en pleine structuration

De nouveaux acteurs économiques spécialisés sur le segment de la messagerie urbaine utilisant des modes doux ou des solutions décarbonées tels que les Triporteurs rennais, sous-traitant notamment des livraisons du groupe la Poste, et Toutenvélo, se sont progressivement imposés à Rennes.



Crédit photo : Toutenvélo

Ils se positionnent essentiellement sur la livraison de colis aux particuliers. Leur cœur de cible vise les livraisons issues du e-commerce c'est à dire en « Business to Consumer » mais parfois aussi entre particuliers c'est à dire en « Consumer to Consumer »
A Rennes, ces opérateurs assurent environ 80 % des livraisons de colis à destination des particuliers du centre-ville.

La livraison des colis en points relais : second mode de livraisons des particuliers

Le point relais est le second mode de livraison privilégié par les cyber clients (50 % des internautes utilisent les points relais comme mode de livraison principal).

Ces dispositifs offrent la possibilité au client de réceptionner ses colis à l'heure de son choix et dans un lieu qu'il définit au préalable. Un certain nombre d'opérateurs interviennent sur ce champ : Kiala, Relais colis, Mondial Relay...



Ils représentent un avantage certain sur le plan économique puisque ce système limite le nombre d'arrêts des livreurs (15 arrêts en moyenne pour les points relais contre 50 pour les livraisons à domicile) ; **la livraison en point relais est donc moins coûteuse que la livraison à domicile pour l'opérateur. La concentration du nombre d'arrêts a également un impact environnemental positif.**

Un des développements possibles de ce mode de livraisons est la boîte à colis automatique. Par exemple, le groupe La Poste a déployé ce type de solutions au travers du dispositif Cityssimo, d'autres opérateurs tels que Fedex développent également leurs propres outils.

Restitution des éléments clés du diagnostic partagé

Le diagnostic partagé a été mené lors de temps de rencontres avec les professionnels concernés par les questions de logistique urbaine et par le biais d'une enquête menée auprès des commerçants du centre-ville.

La logistique du dernier kilomètre du point de vue des commerçants rennais : bilan et perspectives d'amélioration

Enquête menée sur les livraisons des commerçants du centre-ville de Rennes

Dans le cadre de la démarche, un travail d'enquête de terrain a été mené par le cluster Bretagne Supply Chain en partenariat avec Bretagne Conseil (junior entreprise de l'École Supérieure de Commerce de Rennes) auprès des commerçants du centre-ville de Rennes afin d'analyser leurs pratiques mais aussi, les perspectives d'amélioration des livraisons de marchandises. Il a largement contribué à nourrir ce diagnostic.

La logistique urbaine dans le centre-ville de Rennes (en moyenne) ce sont :

- 10 000 colis / jour ;
 - 7 000 livraisons / jour ;
 - 3 000 enlèvements / jour ;
- livraisons réalisées pour moitié par des véhicules de moins de 3,5 T ;
- livraisons réalisées pour plus de la moitié en compte propre (par le client) ;
- 10 % des livraisons effectuées par deux opérateurs en mode doux (Tri-porteurs Rennais et Toutenvélo). Leur activité est en forte croissance.

Source : Estimations Bretagne Supply Chain

Méthodologie de l'enquête menée auprès des commerçants

Après une phase d'information et de mobilisation des commerçants adhérents du Carré Rennais et de l'Union du Commerce, un questionnaire a été adressé à un panel représentatif de commerçants rennais du centre-ville dans des domaines tels que l'équipement de la personne et de la maison, commerces alimentaires, hygiène, beauté, cafés, hôtels, restaurants...

Suite à l'envoi de ce questionnaire par voie postale, les enquêteurs ont rencontré les commerçants ciblés afin d'échanger dans le cadre d'un entretien d'une trentaine de minutes sur le contenu de l'enquête.

Les principales thématiques abordées dans le cadre de cette démarche ont été les suivantes :

- l'organisation actuelle des livraisons ;
- les difficultés rencontrées pour les livraisons ;
- les pistes d'amélioration possibles.

Échantillon de commerçants enquêtés

- 120 commerces du centre-ville ont été ciblés dans le cadre de la démarche.
- Le taux de réponse est de 70 % (84 réponses).
- Les cafés, hôtels et restaurants (CHR) et les commerces alimentaires représentent près de 40 % des commerces de l'échantillon.
- Les commerces rennais interrogés sont en majorité de petites structures avec moins de 5 employés.
- 56 % des entreprises sondées ont une surface de vente inférieure à 100 m².
- Les commerces sont majoritairement indépendants.

Caractérisation des flux entrants chez les commerçants rennais (réception de marchandises)

Un certain nombre de caractéristiques relatives aux livraisons effectuées chez les commerçants rennais se dégagent de cette enquête.

- Des volumes de livraison relativement faibles sont réceptionnés par les commerçants (colis / sacs et palettes sont réceptionnés dans 66 % des cas).
- Ces colis sont livrés par des transporteurs professionnels dans 86 % des cas (UPS, DHL, Chronopost sont les plus cités).
- 34 % des commerçants sont livrés par camion. Les livraisons par VUL (Véhicules Utilitaires Légers de moins de 3,5 tonnes) représentent près de 60 % des livraisons. Ceci correspond à la configuration du centre-ville qui rend la circulation des poids lourds difficile.
- Ces livraisons proviennent de France et d'Europe pour 68 % des cas. 27 % sont en provenance d'Ille-et-Vilaine.
- Les commerçants maîtrisent à 50 % leur jour de livraison, mais pas l'heure à laquelle ils sont livrés durant la journée. **Plus de la moitié des commerçants rennais est livrée entre 9h et 12h.**

- Les sondés reçoivent de manière équilibrée leurs livraisons les mardi, mercredi, jeudi et vendredi. Peu de livraisons le lundi et le samedi. Une livraison dure en moyenne 20 minutes.
- 38 % des commerces reçoivent plusieurs livraisons par jour.

Caractérisation des flux sortants (expéditions de marchandises) chez les commerçants rennais

L'enquête réalisée portait également sur la caractérisation des flux sortant des commerces rennais.

- Les flux sortants ne concernent que 52 % des sondés. Pour le reste, la majorité de ces flux sortants sont pris en charge par des véhicules inférieurs à 3,5 tonnes. Les commerçants qui sont concernés par des livraisons sortantes livrent en moyenne une fois par semaine.
- La majorité des sondés expédie entre 9h et midi. Cela relève souvent du choix du magasin.
- L'enlèvement des marchandises dure moins de 15 minutes en moyenne.

Synthèse des caractéristiques des flux entrants / flux sortants des commerces rennais

	Flux entrants	Flux sortants
Format	Colis / sacs et palettes	/
Fréquence	1 fois par jour	Peu de livraisons, 1 fois par semaine
Jours	Mardi / mercredi (imposés par les fournisseurs ou le siège)	Mercredi / vendredi
Horaire	9 h - 12 h (imposé par les transporteurs)	9 h - 12 h
Durée	Moins de 20 minutes	Moins de 15 minutes
Autres	<ul style="list-style-type: none"> • Livraisons effectuées par un transporteur, en camion ou véhicule léger • Marchandises en provenance de France, Europe (Allemagne et Belgique surtout) et Ille et Vilaine) 	
Jour préféré	Mardi (mais peu de sondés souhaitent changer)	
Horaire préféré	9 h - 12 h	
Présence d'un sac de livraison	Non à 80 %	
Collecte des déchets	Effectuée par Rennes Métropole (via notamment le prestataire Feuille d'érable), forte satisfaction	
Augmentation des livraisons	Fêtes de fin d'année et d'automne	
Lieu de stationnement	En double file (41 %) ou sur les aires de livraison (24 %) → à moins de 20 mètres du magasin.	

« Analyse de l'activité de livraisons en centre-ville de Rennes », enquête auprès des commerçants - Novembre 2012

Difficultés relatives à la réception des marchandises, du point de vue des commerçants

Du point de vue des commerçants rennais, la problématique la plus fréquemment rencontrée est le stationnement des livreurs à proximité de leur local.

En interrogeant les commerçants rennais sur les causes générant le plus de problèmes de réception, ils invoquent dans leur grande majorité deux raisons principales :

- l'absence d'espace de stockage au sein des commerces ;
- les horaires de livraison correspondant aux heures d'accueil de la clientèle.

Pistes d'optimisation proposées par les commerçants en matière d'optimisation de la livraison du dernier kilomètre

L'enquête a également permis de faire émerger, du point de vue des commerçants, un certain nombre de propositions relatives à l'amélioration de leurs livraisons :

- mettre en place un point relais ;
- améliorer le plan de circulation et la signalisation dans le centre-ville de Rennes ;
- améliorer les zones de stationnement des véhicules en adoptant les aires de livraisons pour faciliter l'acheminement ;
- créer des zones de livraison supplémentaires ;
- élargir les horaires de livraison.

En conclusion sur l'enquête logistique urbaine menée auprès des commerçants du centre-ville de Rennes

- Du point de vue des commerçants rennais, la situation du centre-ville de Rennes est satisfaisante. Les commerçants sont globalement satisfaits des conditions actuelles d'approvisionnement de leurs magasins.
 - Conscients des difficultés et du stress auxquels sont soumis les livreurs, ils ne sont toutefois pas prêts à subir des coûts ou des délais supérieurs pour leurs livraisons.
 - Une réactivité dans la livraison est, selon eux, gage de dynamisme commercial.
 - Les commerçants ont, dans le cadre de cette enquête, fait part d'une crainte de voir l'existant évoluer.
 - En d'autres termes, leur souhait est de « ne pas créer de contraintes supplémentaires dans les conditions de livraisons ».
-

Du point de vue des transporteurs : pratiques et leviers d'optimisation de la logistique du dernier kilomètre

La phase de diagnostic partagé a permis d'organiser des rencontres avec les transporteurs et ainsi de les associer à la réalisation de l'état des lieux de la situation rennaise en matière de livraison de marchandises en ville. Elles ont favorisé l'échange autour des difficultés mais aussi des leviers d'optimisation de la logistique urbaine, du point de vue des professionnels du transport.

Principales difficultés rencontrées par les professionnels du transport en matière de circulation et de stationnement dans le centre-ville de Rennes

Du point de vue des transporteurs, un certain nombre de difficultés se posent en matière de livraison du dernier kilomètre.

Les professionnels intervenant dans le centre-ville évoquent notamment :

- le stationnement et le manque de places dédiées ;
- la difficulté de livrer dans les zones piétonnes ;
- les conditions de circulation et la congestion à certaines heures de la journée.

Un équilibre précaire sur le terrain : pression sur les chauffeurs et conflits d'usage croissants

La multiplication des conflits d'usage et l'augmentation du stress figurent parmi les difficultés croissantes observées par les transporteurs.

Les exigences sont de plus en plus fortes de la part des clients (particuliers et professionnels), à la fois en matière de ponctualité, et d'amplitude horaire (des livraisons après 20 heures par exemple). Des effets de saisonnalité se conjuguent également à ces contraintes.

Ces exigences pèsent sur les opérateurs et in fine sur les chauffeurs qui subissent directement ces contraintes, générant ainsi du



stress et une pression forte au quotidien sur le terrain.

En parallèle, les chauffeurs relèvent des conflits d'usage de plus en plus fréquents (avec les cyclistes, piétons, véhicules particuliers...) contribuant indirectement à cette tension croissante sur le terrain.

Une sous-utilisation des aires de livraisons

Concernant le stationnement, des aires spécifiques sont dédiées aux livraisons. Il existe 90 emplacements dédiés aux livraisons de marchandises sur la ville de Rennes dont 54 dans le centre-ville (Quartier 1).

En dépit de cette offre de stationnement dédiée, seulement 20 % environ des livraisons opérées dans le centre-ville de Rennes sont effectuées en utilisant les aires prévues à cet effet, selon l'enquête menée auprès des commerçants du centre-ville de Rennes et les retours d'expérience des transporteurs rennais.

Cette faible utilisation s'explique, du point de vue des transporteurs, par un relatif éloignement du lieu de destination des marchandises livrées mais aussi par le fait que les aires de livraisons dédiées sont souvent occupées par des véhicules de particuliers en stationnement, ce qui est interdit.

Un surcoût économique lié à l'utilisation d'outils plus vertueux tels que les véhicules électriques ou le gaz naturel pour véhicules (GNV)

Un certain nombre d'opérateurs utilisent aujourd'hui le véhicule électrique pour la livraison de marchandises en ville (c'est le cas des Triporteurs rennais ou du groupe La Poste).

Toutefois, le véhicule électrique subit un certain nombre de contraintes économiques : tout d'abord, le surcoût estimé est de l'ordre de +20 à +30 %* pour les transporteurs. En dépit de l'économie réalisée sur le coût du carburant, l'acquisition en propre ou la location longue durée de ce type de véhicule grève actuellement le modèle économique des transporteurs et ne permet pas un retour sur investissement à court terme.

Dans le contexte économique actuel, les transporteurs ont donc du mal à mettre en œuvre des solutions plus coûteuses même si elles sont plus vertueuses sur le plan environnemental.

Par ailleurs, la question de l'autonomie de ces véhicules est encore trop contraignante du point de vue de nombreux opérateurs.

En lien avec les questions de RSE (responsabilité sociétale des entreprises), certaines entreprises ont déployé des solutions de livraisons en véhicule électrique, c'est par exemple le cas de Sephora ou de C&A qui réalisent leurs livraisons en compte propre par le biais de véhicules électriques.

Quelques transporteurs spécialisés ont choisi, malgré le surcoût généré, de se positionner sur le marché du transport « décarboné » (Deret, FEDEX, Distripolis, les triporteurs rennais...). L'utilisation de véhicules plus sobres sur le plan environnemental s'inscrit dans une véritable stratégie commerciale différenciante de la part du transporteur.

Concernant l'utilisation du GNV (gaz naturel pour véhicules), les contraintes sont, comme dans le cas du véhicule électrique, d'ordre financier car le coût de revient au kilomètre est plus important que pour un véhicule thermique. Les contraintes sont aussi d'ordre technique puisque les points de recharge en GNV sont aujourd'hui peu nombreux dans

l'Ouest, le plus proche de Rennes se situe à Saint Herblain (44).

Des difficultés à mutualiser les flux et les moyens entre opérateurs de transport

Au regard des faibles marges de manœuvre dont disposent les opérateurs sur le plan économique, il est possible de s'interroger sur l'opportunité de mettre en place des démarches de mutualisation de flux ou de moyens (matériels, locaux...) en vue de réaliser des économies d'échelle.

Certains opérateurs bénéficiant de volumes et moyens financiers conséquents tels que Distripolis (mutualisant les flux de Geodis Calberson, France Express et Geodis Ciblex) ont tenté l'expérience à Paris en 2011 et à Strasbourg début 2012. Distripolis a mis en place des bases logistiques réparties dans la ville, à partir desquelles rayonnent des véhicules adaptés à la livraison du dernier kilomètre.

Mais la mutualisation des flux entre opérateurs demeure rare dans le secteur de la logistique et du transport **pour des questions d'image, de responsabilité, de moyens ou encore de traçabilité des flux.** En effet, un certain nombre de contraintes pèsent sur les projets de mutualisation.

- La valeur ajoutée dans le secteur repose, entre autres, sur l'image associée au transporteur, image liée à la renommée du prestataire et au respect des délais. Les transporteurs souhaitent rester garants de cette qualité de service. Dans le cas d'une mutualisation de flux ou d'une sous-traitance de la livraison du dernier kilomètre, les transporteurs n'ont pas de visibilité sur la qualité du service rendu au client.
- La question de la responsabilité juridique des marchandises se pose également dans le cadre d'une réflexion sur la mutualisation des flux.
- La problématique de la traçabilité informatique des produits avec des systèmes de suivi propres à chaque opérateur limite également ce type de projet.
- Enfin, le coût du foncier et sa faible disponibilité en hyper-centre freine les tentatives de mutualisation entre opérateurs.

* Supply chain magazine n° 42.

Une nécessaire intervention de la collectivité dans la mise en œuvre d'espace de logistique urbaine

Au regard des besoins de proximité avec le centre-ville et cette problématique foncière (coût important et disponibilité limitée), **la collectivité a un rôle essentiel à jouer dans la mise en place d'infrastructures dédiées à la logistique du dernier kilomètre en centre-ville.** Cela se traduit sous forme de ce que l'on appelle des espaces de logistique urbaine (ELU). Ce sont des interfaces entre envois et réceptions de marchandises, entre voirie et lieu d'exploitation, entre la ville et sa périphérie. Fixes ou mobiles, sur site ouvert ou à l'intérieur de bâtiments, ils ont vocation à recomposer les flux urbains en les mutualisant.

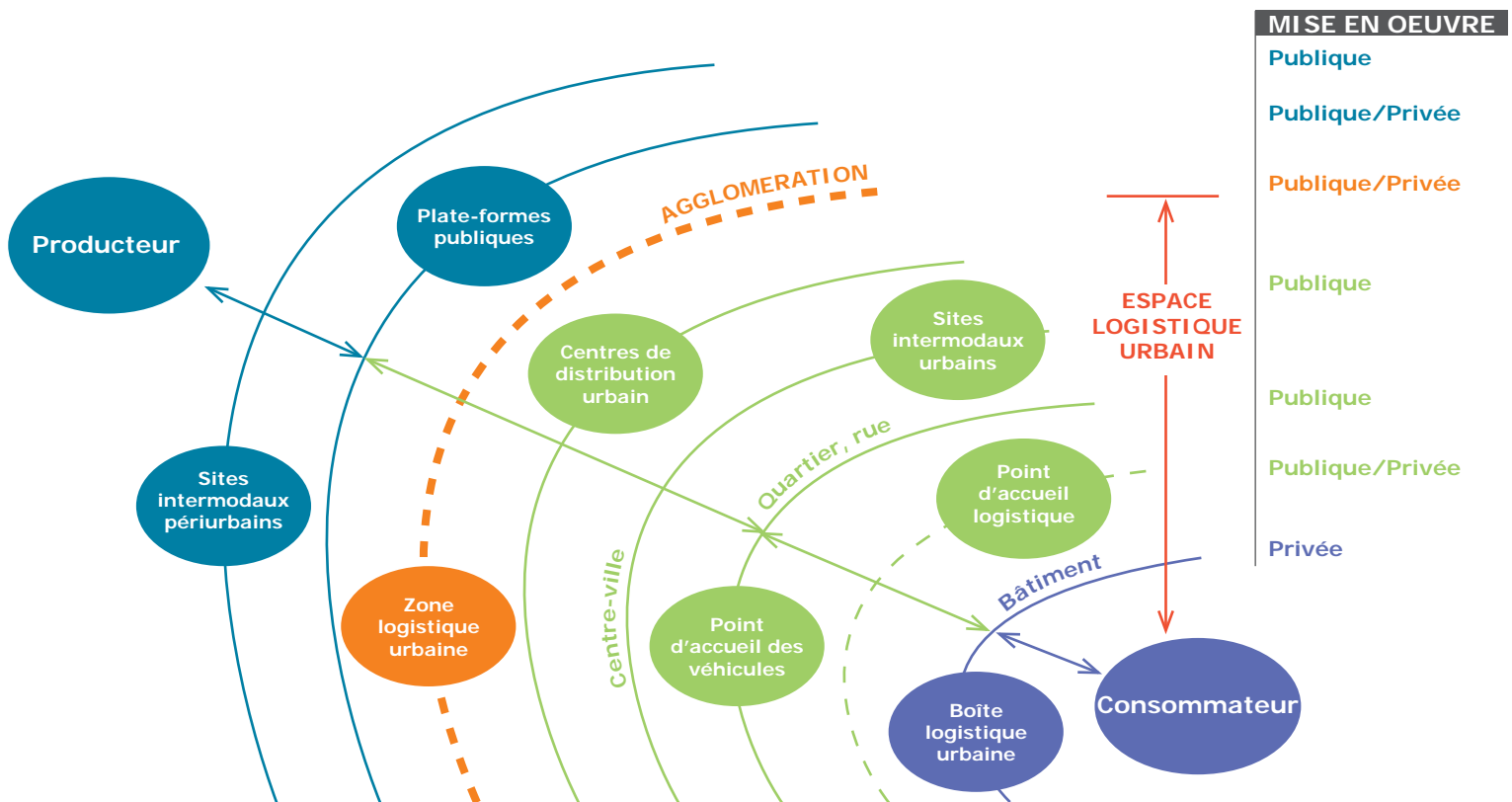
Plusieurs groupes d'espace de logistique urbaine existent (cf. schéma) de taille et de

situation différentes.

Pour la plupart d'entre eux, l'intervention de la collectivité est nécessaire au démarrage du projet pour créer les conditions techniques et partenariales favorables à leur implantation et pour soutenir leur montée en charge.

Différentes modalités d'intervention sont possibles. Dans le cas d'un dispositif tel que le centre de distribution urbain comme celui de la Rochelle (cf. annexe 1 p.28), la collectivité a investi au démarrage dans l'infrastructure avant de confier l'exploitation à un opérateur privé. A Lille, la collectivité (Lille Métropole) a favorisé la constitution d'un partenariat public/privé autour de la création d'un centre multimodal de distribution urbain (cf. annexe 1 p.31).

Typologie des espaces de logistique urbaine



Source : Jonction

En conclusion sur les leviers d'optimisation de la livraison de marchandises en ville, du point de vue des transporteurs

- L'utilisation des aires de livraisons est à réinterroger, elles sont peu utilisées et peu respectées. Une réflexion est à mener sur le positionnement des aires de livraisons du centre-ville notamment au regard des grands travaux à venir.
 - Les espaces de logistique urbaine permettent effectivement de mutualiser les flux entre opérateurs. Toutefois, ces dispositifs nécessitent une impulsion de la collectivité notamment en matière d'acquisition du foncier.
 - Enfin, des outils existent pour mutualiser les flux en « bout de chaîne » et faire venir le consommateur au point de livraison (conciergerie, boîtes à colis, points relais...). Ils apparaissent comme des solutions opérantes du point de vue des professionnels. Chacun des opérateurs disposant de son propre système de suivi informatique de ses marchandises, une vigilance toute particulière doit être apportée à la question d'interopérabilité entre les systèmes de traçabilité des différents transporteurs.
-

Conclusions du diagnostic partagé

En matière de livraisons de marchandises en ville, le diagnostic mené dans le cadre de la démarche logistique urbaine, met en exergue une situation rennaise relativement satisfaisante mais sujette à de possibles dégradations à court terme.

Des conflits d'usage (entre transporteurs et bus ou vélos) et des points noirs (boulevard de la liberté par exemple) apparaissent de plus en plus régulièrement dans le centre-ville détériorant progressivement cette situation.

Le lancement des travaux des grands chantiers métropolitains et la mise en œuvre progressive du nouveau plan de circulation de la ville de Rennes (cf. p.11), s'ils ne sont pas anticipés avec les professionnels, peuvent dégrader la situation à court terme.

En parallèle, la montée en puissance des livraisons issues du e-commerce et à destination des commerçants risquent d'amplifier ces difficultés dans le centre-ville, si des solutions ne sont pas construites collectivement.

La nécessité d'anticiper de possibles dégradations des conditions de circulation et de stationnement pousse donc à la recherche de solutions partagées en vue d'optimiser les flux de véhicules et de marchandises en circulation dans le centre-ville.

Dans sa démarche, Rennes métropole en partenariat avec le CODESPAR, souhaite donc co-construire des expérimentations en partant des usages et, dans son approche, ne pas imposer de modifications par des mesures coercitives.

Un plan d'actions a donc été élaboré dans cette approche collaborative avec la volonté d'identifier des expérimentations et solutions plus vertueuses en matière de logistique urbaine. L'objet est d'améliorer le coût et la qualité des livraisons du centre-ville tout en limitant leurs externalités négatives.

La maîtrise d'ouvrage de ce plan d'actions est assurée par le groupe projet composé de Rennes Métropole, de la ville de Rennes, du cluster Bretagne Supply Chain et du CODESPAR (cf. p.33).

Des propositions d'expérimentations et d'actions en réponse aux enjeux et objectifs de la démarche logistique urbaine

La plupart des collectivités cherchent aujourd'hui des solutions pour diminuer les nombreux trajets des camions et camionnettes en ville tout en améliorant l'efficacité de la distribution.

Plusieurs villes, soucieuses de répondre aux enjeux de la circulation des marchandises ont mis en place des démarches d'optimisation de leur logistique urbaine. Ces démarches portent à la fois sur des dispositifs liés à des équipements ou infrastructures, des innovations organisationnelles ou encore sur des aspects réglementation / stationnement (cf. annexe 1).

Rennes Métropole, notamment au titre de ses compétences en matière de planification des déplacements urbains, a donc réalisé un diagnostic partagé et s'est fixé ses propres objectifs en matière de logistique urbaine en réponse aux enjeux de la livraison du dernier kilomètre.

De ce diagnostic partagé émanent des propositions d'actions et d'expérimentations répondant à la fois aux enjeux et objectifs définis dans le cadre de cette démarche.

Un certain nombre d'actions et d'expérimentations proposées pourront ainsi être intégrées dans le volet transport de marchandises lors de la révision du PDU (plan de déplacements urbains) de Rennes Métropole.

Elles répondent à des objectifs opérationnels visant à :

- optimiser l'accueil des marchandises en milieu contraint ;
- faciliter la circulation des marchandises ;
- accompagner les consommateurs ;
- mieux prendre en compte la logistique dans la conception des immeubles.

Ce travail a été mené grâce à un travail partenarial entre le CODESPAR, les services de Rennes Métropole (la Direction Économie, Recherche et Enseignement Supérieur et le Service des Mobilités urbaines), la Ville de Rennes et le cluster Bretagne Supply Chain.

Pour chaque action, le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre de l'action ont été identifiés et les partenariats possibles ont été appréhendés. L'échéance de lancement de l'expérimentation ou de l'action a également été définie notamment en coordination avec le calendrier de révision du PDU.

Nota bene

Un travail de repérage des initiatives du territoire autour de la logistique urbaine a par ailleurs été réalisé afin d'élaborer ce plan d'action en lien avec les acteurs économiques locaux (les Triporteurs Rennais, projet CoCourse, par exemple).

ENJEUX

- Économique (chaîne de valeur du transport, dynamique commerciale).
- Sociaux : évolution des conditions de travail, métiers et des compétences.
- Environnementaux (GES, pollutions locales).
- Gestion de l'espace urbain.

OBJECTIFS STRATEGIQUES

- Améliorer le coût et la qualité de la livraison du dernier kilomètre.
- Réduire les externalités négatives liées à la logistique du dernier kilomètre (Réduction de la congestion, des consommations énergétiques et émissions de polluants).
- Améliorer la gestion de l'espace urbain.

OBJECTIFS OPERATIONNELS

- Optimiser l'accueil des marchandises en milieu contraint.
- Faciliter la circulation des marchandises.
- Accompagner les consommateurs (B to C).
- Mieux prendre en compte la logistique dans la conception des immeubles.

Plan d'actions et expérimentations proposées

Plan d'actions en faveur d'une Logistique urbaine plus durable et performante à Rennes

Objectifs opérationnels	Actions proposées / Expérimentations*	Présentation synthétique de l'action ou de l'expérimentation
<p>Faciliter la circulation des marchandises</p>	<p>Mise en place d'un plan de circulation des marchandises</p>	<p>Il s'agit de faire évoluer les règles et modalités d'accès des marchandises au centre-ville. Ce travail sera mené en concertation avec les transporteurs et commerçants. Cette action sera intégrée à la révision du plan de déplacement urbain (PDU).</p>
	<p>Mise en place d'un système d'information à destination des particuliers & transporteurs :</p> <p>Etape 1 : site Internet (septembre 2013)</p> <p>Etape 2 : application GPS / Smartphone</p>	<p>Dans le cadre des travaux liés aux grands chantiers, Rennes Métropole souhaite informer les particuliers et professionnels des évolutions des conditions de circulation via un site Internet dédié aux conditions de circulation puis par une application de type GPS / Smartphone.</p>
<p>Optimiser l'accueil des marchandises en milieu contraint</p>	<p>Etape 1 : Aménagement des aires de livraison pendant les phases de travaux en lien avec les représentants des transporteurs</p> <p>Etape 2 : Réflexion sur l'implantation des aires de livraisons à l'horizon 2018</p>	<p>En concertation avec les transporteurs, l'action vise à réinterroger les choix d'implantation des aires de livraisons afin qu'elles soient les plus efficaces possibles pour accueillir les professionnels de la livraison du dernier kilomètre. (Action intégrée à la révision du PDU).</p>
	<p>*Création de points d'accueil de véhicules</p>	<p>Le dispositif consiste à créer un point de rupture de charge dans le centre-ville de Rennes pouvant accueillir plusieurs véhicules de livraisons dans le même temps. Les derniers mètres peuvent être assurés via un dispositif à assistance électrique, par exemple.</p>
	<p>Création d'une charte pour les entreprises et employeurs publics pour permettre la livraison des colis sur le lieu de travail</p>	<p>Il s'agit de promouvoir, en lien avec les entreprises et employeurs publics du territoire, la livraison des colis sur le lieu de travail. Expérimentation au sein de l'hôtel communautaire de Rennes Métropole.</p>

Objectifs opérationnels	Actions proposées / Expérimentations*	Présentation synthétique de l'action ou de l'expérimentation
<p>Optimiser l'accueil des marchandises en milieu contraint</p>	<p>Mise en place d'une charte des bonnes pratiques collectivité / transporteurs professionnels</p>	<p>L'action a pour objet la signature d'une charte bipartite entre Rennes Métropole (et la ville de Rennes) et les professionnels du transport afin de s'engager sur des actions et pratiques plus vertueuses en matière de logistique urbaine.</p>
	<p>Évolution de la réglementation liée à la livraison du dernier kilomètre en centre-ville de Rennes</p>	<p>Il s'agit, en concertation avec les transporteurs, de procéder à une évolution de la réglementation relative à la circulation et au stationnement des véhicules de livraison de marchandises intervenant dans le centre-ville de Rennes. (Action intégrée à la révision du Plan de Déplacement Urbain).</p>
	<p>*Mise en place de boîtes à colis (livraison des colis issus du e-commerce)</p>	<p>Le projet consiste à implanter sur l'espace public des boîtes à colis au sein desquelles les livreurs déposent les colis à destination des particuliers. Un code permet au destinataire de retirer son colis au moment où il le souhaite.</p>
<p>Accompagner les consommateurs (B to C)</p>	<p>Soutien à la communication du projet de *portage d'achat des triporteurs rennais</p>	<p>Le dispositif permet aux clients du centre-ville de se faire livrer leurs achats sur le lieu de leur choix. Le projet est mené en partenariat avec 4 boutiques du centre-ville de Rennes.</p>
	<p>Accompagnement du projet *CoCourse : mutualisation de courses entre particuliers</p>	<p>Le projet Cocourse est un service en ligne dont l'objet est de mutualiser les achats des particuliers. Il permet soit de déclarer ses déplacements et ainsi offrir un service de portage de courses, soit de chercher un éventuel coursier.</p>
<p>Mieux prendre en compte la logistique dans la conception des immeubles</p>	<p>Signature d'une charte avec les promoteurs, aménageurs et constructeurs pour intégrer des outils pour la livraison dès la conception des immeubles</p>	<p>Le projet vise à intégrer des outils pour la livraison des colis des particuliers ou salariés dès la conception des immeubles.</p>

Les suites de la démarche

Le plan d'action a été présenté et détaillé par le comité technique aux membres du comité de pilotage « Logistique urbaine » le 3 juillet 2013. Il a été validé.

Pour chaque action les suites de la démarche vont donc consister à :

- étudier la faisabilité technique des actions / expérimentations ;
- évaluer la faisabilité financière et définir le modèle économique, le cas échéant ;
- lancer les expérimentations et les démarches d'évaluation.

Afin de mener à bien ce travail, le rôle du CODESPAR dans l'animation de la dynamique partenariale autour de la démarche logistique urbaine a par ailleurs été réaffirmé lors du dernier comité de pilotage.



ANNEXES

Annexe 1 p. 26

Retours d'expérience de démarches territoriales en matière de logistique urbaine

Annexe 2 p. 32

Typologie des différents ELU : espaces de logistique urbaine

Annexe 3 p. 33

Déroulé de la démarche logistique urbaine

Annexe 1

Retours sur des expériences de démarches territoriales en matière de logistique urbaine

Charte de livraisons dans le centre-ville : Toulouse

Le Centre-ville de Toulouse représente 11 884 livraisons par jour. La démarche a été lancée avec la volonté des différentes parties prenantes de la logistique urbaine de maintenir un centre-ville dynamique et attractif sur le plan commercial tout en partageant l'espace public intelligemment.

Les objectifs de la charte sont :

- réduire les nuisances atmosphériques et sonores ;
- adapter le système de livraisons aux évolutions techniques et sociétales.

Cette charte a été signée par la Ville de Toulouse, la Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse, la Chambre des métiers et de l'artisanat de la Haute-Garonne, la Fédération nationale des transporteurs routiers, les transports logistiques de France et le Groupement général des transporteurs publics de la Haute-Garonne.

Elle engage en outre :

- les commerçants recevant des marchandises ;
- les entreprises (prestataires de transport, compte propre ou intervenant dans le centre-ville).

Chacune des parties prenantes s'engage à respecter un certain nombre de principes définis dans la charte.

Engagements de la Mairie de Toulouse

- Mettre en œuvre la nouvelle réglementation issue de la concertation à l'intérieur de l'anneau des boulevards.
- Maintenir, améliorer, développer et contrôler les aires de livraisons et espaces logistiques à l'intérieur de l'anneau des boulevards.
- Établir une stratégie de contrôle/sanction par l'organisation de tournées de surveillance.
- Mettre en place un disque européen de livraisons.
- Mettre en œuvre des mesures incitatives et soutenir les innovations.

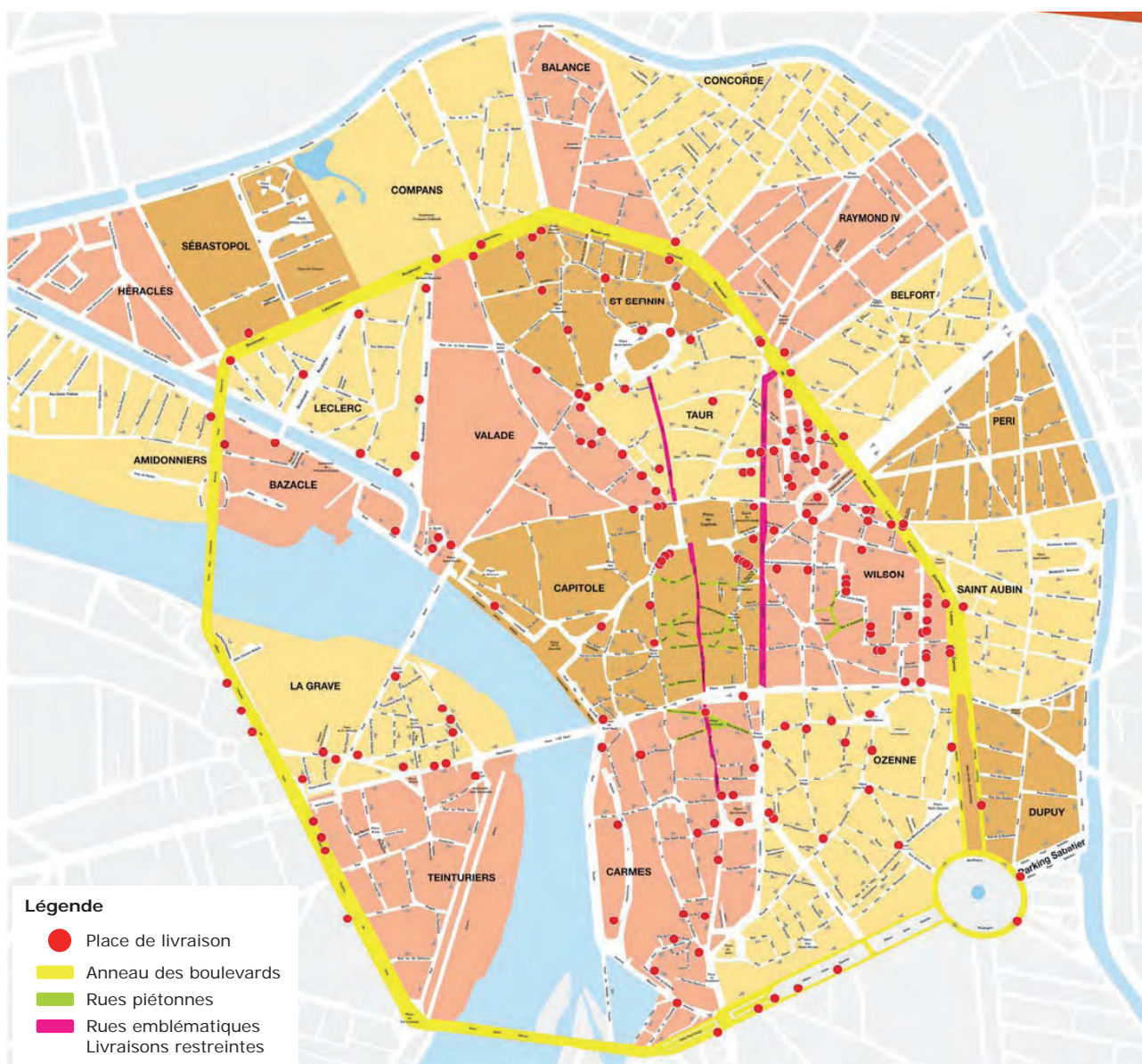
Engagements des transporteurs

- Respecter la charte de livraisons en centre-ville, en assurer la promotion et utiliser les aires de livraisons.
- Améliorer l'organisation des tournées et mettre en place des actions de mutualisation des livraisons.
- Développer l'usage de véhicules non polluants, électriques et non motorisés et mettre en place des labels en concertation avec les commerçants.
- Étudier et faire évoluer les emplacements logistiques en ville et proposer des innovations facilitant la dépose de colis.
- Sensibiliser les chauffeurs livreurs à une conduite respectueuse de l'environnement et de la réglementation, des riverains et des usagers.

Engagements des commerçants

- Assurer la promotion de la charte livraisons, mettre en place des labels en concertation avec les transporteurs.
- Faire coïncider les horaires d'ouverture des magasins avec ceux de la réglementation des livraisons.
- Développer la mutualisation des réceptions de marchandises par la mise en place de commerçants relais ou points relais.
- Mettre en œuvre tous les moyens disponibles pour supprimer les livraisons l'après-midi.

Périmètre de couverture de la charte de livraisons dans le centre-ville de Toulouse



Source : Mairie de Toulouse

Plate-forme de logistique urbaine Elcidis : La Rochelle

Dans le cadre du programme européen Elcidis (projet de plate-forme de livraisons de marchandises en centre-ville par des véhicules électriques co-développé par sept villes européennes et l'association européenne Citelec), la ville de La Rochelle a dans un premier temps mis en place un arrêté de circulation qui limite l'accès et le stationnement des véhicules poids lourds dans le centre-ville. L'objectif était de diminuer le trafic des camions dans le centre-ville.

En parallèle une plate-forme de distribution a été implantée à proximité du centre-ville en 2001.

L'objet est de recevoir, trier et répartir les colis avant la distribution du centre-ville par le biais de véhicules électriques.

Dans le cadre d'une délégation de service public, Comox (filiale du groupe Véolia) propose aujourd'hui 4 types de services :

- la distribution de marchandises pour le compte de remettants ;
- la livraison à domicile pour le compte de commerçants ;
- des courses express pour des entreprises du centre-ville ;
- la location de surfaces de stockage de marchandises pour les entreprises et les commerçants.

En dépit d'un investissement important de la collectivité afin de soutenir le lancement du dispositif, la plate-forme peine toutefois à atteindre un stade de rentabilité économique.

Le service compte actuellement une quinzaine de clients réguliers.

« La part de marché de la plate-forme Elcidis est estimée à 5 % sur le périmètre du centre-ville », selon le délégataire.



Crédit photo : Comox

Mise en œuvre d'une réglementation spécifique pour les aires de livraisons : Lyon

Le motif premier de la mise en place de la réglementation spécifique était la congestion de la voirie et les difficultés de livraisons dans le centre-ville de Lyon.

Fin 2004, a donc été mise en place une instance de concertation regroupant les collectivités, l'Etat, les chambres consulaires, les pôles de compétitivité...

Objectifs de la démarche

- Améliorer l'accessibilité physique des aires de livraison pour les professionnels.
- Améliorer la disponibilité des aires de livraison en stimulant la rotation.
- Restreindre la circulation des véhicules les plus encombrants.
- Interdire la circulation des véhicules les plus polluants.

Actions mises en œuvre

- Réglementation spécifique pour les aires de livraison sur la presqu'île de Lyon.
 - Expérimentation lancée fin 2007 pour 3 ans.
 - Pérennisation du dispositif expérimental par arrêté du maire en novembre 2010.
- Réaménagement complet de toutes les aires de livraison en ville (signalétique, taille...).
- Formation de la police municipale sur les raisons qui ont motivé cette réglementation.
- Communication auprès des résidents et des transporteurs.

Expérimentations et réflexions en cours

- Volonté d'étendre l'expérimentation de la presqu'île à l'ensemble de Lyon et Villeurbanne.
- Création d'une zone de faible émission basée sur la norme euro des véhicules (véhicules utilitaires et poids lourds).
- Expérimentation d'un espace de logistique urbaine en centre-ville : 200 m² dédiés à l'entreprise Deret (Véhicule électrique).
- Création d'un centre de consolidation des différents chantiers : plate-forme de distribution des matériaux pour les chantiers urbains.



Crédits photos : Grand Lyon

Espace logistique de proximité (ELP) : Bordeaux

L'Espace Logistique de Proximité a été créé en 2004 par la CCI de Bordeaux dans le cadre de la mise en place du tramway afin de permettre l'approvisionnement des commerces du centre-ville pendant les phases de travaux.

Il se présente comme une aire de manutention d'environ 75 m² pouvant accueillir jusqu'à 4 véhicules simultanément.

La zone de couverture de l'ELP est de 200 m autour de l'espace, un transporteur peut donc livrer plusieurs destinataires en un seul arrêt.

Sur cet espace, les transporteurs peuvent trouver du matériel de manutention spécifique à leur disposition afin de réaliser des micro-tournées, ainsi qu'une zone de micro-stockage qui leur est propre.

Des voltigeurs veillent à la disponibilité des places et facilitent la manutention réalisée par les transporteurs.

Le bilan de l'opération a relevé que 90 % des véhicules utilisateurs de l'espace sont des véhicules utilitaires légers, 98 % des éléments déchargés sont des colis. L'équipement permet des gains de temps notables pour les transporteurs. Il est peu coûteux en terme d'investissement (masse salariale des voltigeurs mise à part).

Toutefois, il n'évite pas l'entrée des camions dans le centre ville. En l'absence de matériel spécifique, les livraisons de palettes sont impossibles via le dispositif.

Plusieurs ELP ont été ouverts à Bordeaux suite à cette première expérimentation.



Crédit photo : Emmanuel Rubod

Projet de centre multimodal de distribution urbaine (CMDU) : Lille

Il s'agit de concevoir et de développer une plateforme multimodale de logistique urbaine opérationnelle desservant les commerces et points de vente de l'agglomération lilloise et plus particulièrement son hyper-centre.

Le projet consiste à déployer un centre logistique multimodal (réception, stockage, préparation, expédition). Le bâtiment est situé sur le port de Lille, approvisionné par barges fluviales, trains et poids lourds. Le projet prévoit des flux dans les deux sens :

- acheminement vers les points de vente (supermarchés, enseignes...), commerce, voire particuliers ;
- logistique inverse (remontée des marchandises, emballages, déchets... vers la plateforme pour réacheminer ensuite vers des centres de tri sélectifs, banque alimentaire...).

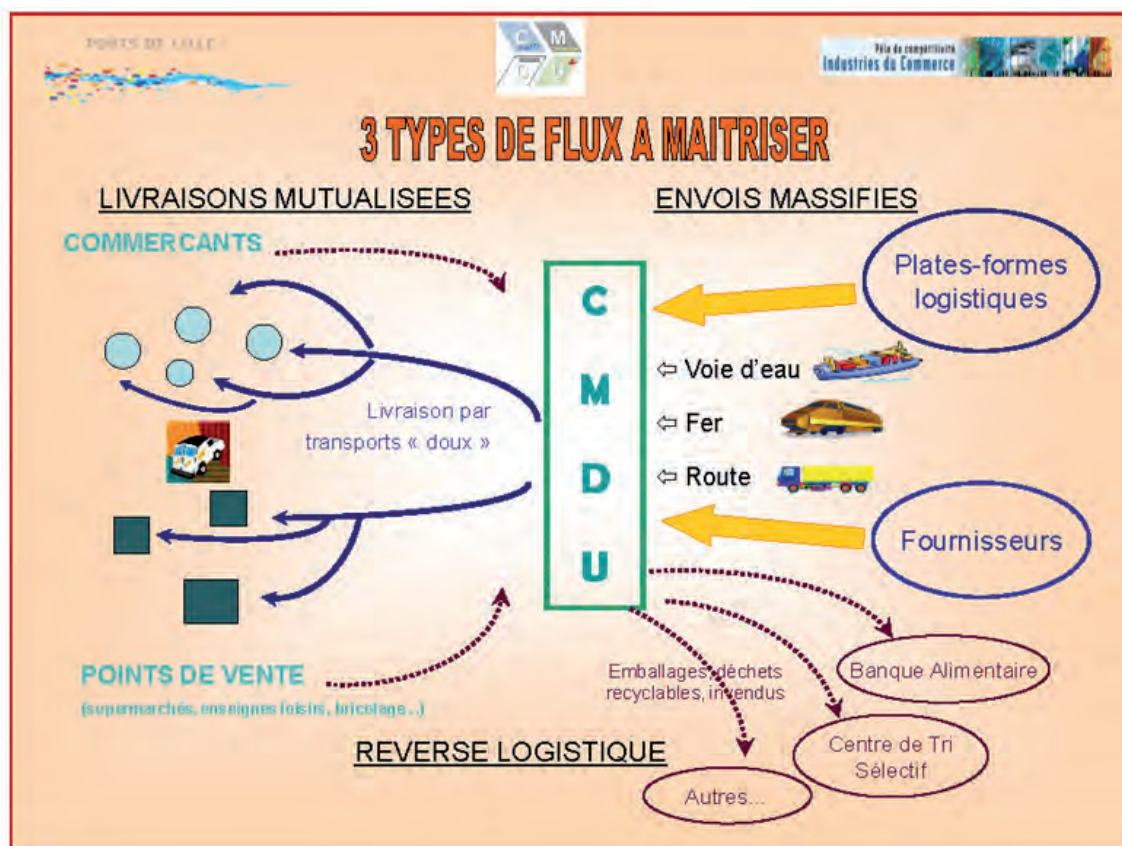
Le CMDU comprend par ailleurs un certain nombre d'outils à destination des professionnels :

- des infrastructures multimodales de réception ;
- des espaces de stockage de tous types de denrées ;
- des solutions logicielles de pilotage, de gestion, de facturation, de reporting communes aux différents opérateurs.

Ce projet est multipartenarial. Il regroupe des partenaires « institutionnels », des collectivités, distributeurs, commerçants, représentants de recherche académique.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Port de Lille (géré par la CCI Grand Lille) associant au sein d'un GIE (groupement d'intérêt économique) le port de Lille, la CCI Grand Lille, Generis Group, le Marché d'intérêt de National de Lomme, le réseau des transporteurs TLF et Veolia propreté.

Les statuts du GIE ont été signés le 27 mars 2013 en vue d'expérimenter le dispositif au cours de l'année 2013.



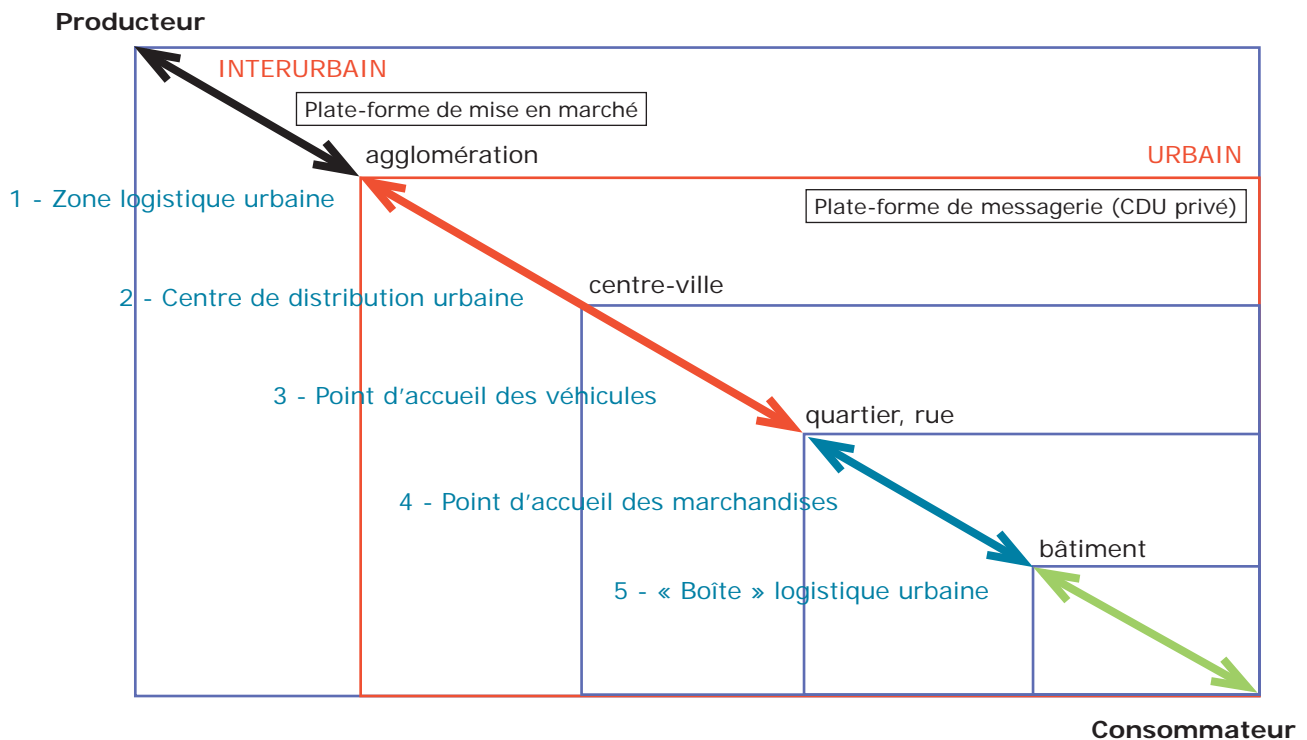
Source : Port de Lille

Annexe 2

Typologie des différents espaces de logistique urbaine (ELU)

- La **zone de logistique urbaine (ZLU)** concerne un vaste espace (la ville) et offre de multiples services avec mutualisation des moyens techniques.
- Le **centre de distribution urbaine (CDU)** concerne un périmètre plus restreint, souvent l'hyper-centre, un centre historique pour la rationalisation des parcours de livraison.
- Le **point d'accueil des véhicules (PAV)** concerne un quartier : places réservées et sécurisées à disposition des transporteurs. Les derniers mètres sont réalisés à pied ou avec des modes doux.
- Le **point d'accueil des marchandises (PAM)**, est un point de dépôt des marchandises. Il représente un gain considérable en productivité pour le transporteur et un gain de temps pour le client.
- La **boîte de logistique urbaine (BLU)** : la consigne permet de déconnecter le transporteur du client. Elle nécessite un outil technologique pour sécuriser et transférer les données en temps réel.

Typologie des espaces de logistique urbaine



Source : Laboratoire d'Economie des Transports , CNRS, Université de Lyon 2

Annexe 3

Déroulé de la démarche logistique urbaine

Réunions du groupe projet élargi Logistique urbaine

- Le 22 mai 2012 : focus sur la réglementation relative à la livraison de marchandises en vigueur au sein de la ville de Rennes.
- Le 7 novembre 2012 :
 - ➔ analyse des pratiques des commerçants en matière de livraisons de marchandises en ville : bilan et perspectives ;
 - ➔ la logistique urbaine du point de vue des transporteurs : pratiques et leviers d'optimisation de la logistique du dernier kilomètre.
- Les 24 avril 2013 et 1^{er} juillet, en lien avec le Service des mobilités urbaines : présentation du futur plan de circulation de la ville de Rennes aux transporteurs avec la volonté d'anticiper le changement.

Réunions du comité de pilotage Logistique urbaine

- Le 19 septembre 2012 : validation des enjeux et objectifs de la démarche.
- Le 3 juillet 2013 : validation des propositions d'actions et d'expérimentations issues du diagnostic partagé.

Rencontres de partenaires et services en vue de préciser la faisabilité de certaines expérimentations

- Ville de Rennes (Direction des rues et direction des infrastructures).
- Rennes Métropole (DGAU, Service Métro Investissement Transports de Rennes Métropole).
- Keolis.
- Groupe la Poste.
- Les triporteurs rennais.
- ...

Réunions du comité technique de la démarche

Le comité technique est composé de :

- Rennes Métropole (DERES et SMU) ;
- Ville de Rennes ;
- Cluster Bretagne Supply Chain ;
- CODESPAR.

Le comité technique s'est réuni plus d'une dizaine de fois lors de la phase de diagnostic en vue de préparer le plan d'actions et les temps fort de la démarche (groupes projet et comités de pilotage).

Ce partenariat est formalisé au travers d'**une convention de partenariat non financière associant les quatre structures**.

GLOSSAIRE

BSC	Bretagne Supply Chain
BLU	Boîte logistique urbaine
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CDU	Centre de distribution urbaine
CMDU	Centre multimodal de distribution urbaine
DERES	Direction Économie, Recherche et Enseignement Supérieur (Service de Rennes Métropole)
ELP	Espace logistique de proximité
ELU	Espace de Logistique urbaine
FEVAD	Fédération de la vente à distance
GES	Gaz à effets de serre
GNV	Gaz naturel pour véhicules
GIE	Groupement d'intérêt économique
GPECT	Gestion prévisionnelle des emplois et compétences à l'échelle du territoire
LAURE	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
LOTI	Loi d'orientation sur les transports intérieurs
LU	Logistique urbaine
MEIF	Maison de l'emploi de l'insertion et de la formation professionnelle de Rennes
PAM	Point d'accueil des marchandises
PAV	Point d'accueil des véhicules
PDU	Plan de déplacements urbains
RSE	Responsabilité sociétale des entreprises
SMU	Service des Mobilités urbaines (Service de Rennes Métropole)
SRU	Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain
VUL	Véhicules utilitaires légers
ZLU	Zone logistique urbaine

Animatrice du groupe-projet « Logistique urbaine »

Gwenaële HAMON

*Vice-Présidente du CODESPAR
Vice-présidente déléguée au développement économique et à l'emploi,
Rennes Métropole*

Participants au comité technique

BRETAGNE SUPPLY CHAIN

François LEBLOND

Chef de projet

Elodie LE PROVOST

Chargée de mission

CODESPAR

Sébastien GIBERT

Chargé de mission

RENNES METROPOLE

Sylvie GUIHENEUC

Chargée de mission développement économique

Julien HERVE

*Chargé d'études de déplacement -
Service mobilités urbaines*

VILLE DE RENNES

Pierre AUBREE

*Responsable Gestion Trafic et Sécurité,
Direction des rues*

Participants au comité de pilotage

RENNES METROPOLE

Elus

Gwenaële HAMON

Vice-présidente déléguée au développement économique et à l'emploi

Guy JOUHIER

Vice-président délégué aux transports et aux infrastructures

Honoré PUIL

Vice-président délégué à l'urbanisme commercial, à l'artisanat et au tourisme

Techniciens

Jean-Pierre CADIEU

Responsable du service Mobilité urbaine

Jean-Michel FLAMAND

Responsable de la Direction des rues

Sylvie GUIHENEUC

Chargée de mission développement économique

Julien HERVE

Chargé d'études de déplacement - Service Mobilité urbaine

Noël PHILIPPE

Directeur général des Services urbains

François ROUAULT

Directeur du développement économique, de la recherche et de l'enseignement supérieur

VILLE DE RENNES

Elus

Eric BERROCHE

Adjoint au maire délégué au transport, à la voirie et à la circulation

Frédéric BOURCIER

Adjoint au maire délégué à l'urbanisme et à l'aménagement

Jean-Luc DAUBAIRE

Adjoint au maire délégué à l'énergie et à l'écologie urbaine

Techniciens

Pierre AUBREE

Responsable Gestion Trafic et Sécurité, Direction des rues

Anne-Marie FORLODOU

Chargée de mission Action commerciale et commerces de proximité

CODESPAR

Jacques BOUILLY

Vice-président du CODESPAR jusqu'en sept. 2013

Gaëlle CHAPON

Directrice

Anne COLDEFY

Présidente

Sébastien GIBERT

Chargé de mission

BRETAGNE SUPPLY CHAIN

François LEBLOND

Chef de projet

Elodie LE PROVOST

Chargée de mission

Composition du groupe-projet élargi

ACTEURS ECONOMIQUES

Carré rennais

CCI Rennes

Creativ

Entreprise Deret

Entreprise Geodis/Calber-son/SNCF

Entreprise Guisnel

Entreprise Keolis

Entreprise La Poste

Fédération des entreprises de transport et logistique de France

Fédération nationale des transports routiers

Union du commerce du Pays de Rennes

Union des entreprises d'Ille-et-Vilaine

ACTEURS SPECIALISES

Cardinal

Maison de la Consommation et de l'Environnement

Syndicats

COLLECTIVITES

Participants du comité de pilotage & techniciens : direction de l'économie, service environnement/énergie/climat, bureau des temps, mission commerce de la Ville de Rennes.

AUTRES PARTENAIRES

ADEME Bretagne

AUDIAR

Bretagne développement innovation

Bretagne Supply Chain

CERTU

Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM)

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)

Ecole supérieure de logistique industrielle (ESLI)

Mobilisation ponctuelle d'intervenants et d'experts en fonction des thématiques abordées.

Remerciements

Merci à l'ensemble des participants pour leur contribution à la réalisation de ce diagnostic partagé, ainsi qu'aux membres du CODESPAR ayant participé aux différents groupes de travail mis en place dans le cadre de cette démarche.

Un grand merci également aux membres du comité technique de la démarche (Elodie LEPROVOST et François LEBLOND - Cluster Bretagne Supply Chain, Sylvie GUIHENEUC - DERES Rennes Métropole, Julien HERVE - SMU Rennes Métropole et Pierre AUBREE - Direction des Rues Ville de Rennes) pour leur implication dans cette démarche. Sans eux, elle n'aurait sans doute pas abouti.

Crédits photos

CODESPAR sauf mention contraire.

Cette contribution a été validée par le Bureau du CODESPAR le 7 janvier 2014.

Rappel du contexte et objectif de la démarche

Les parties prenantes de la livraison de marchandises en ville évoluent dans un contexte de renforcement des contraintes économiques (prix du carburant, concurrence accrue sur les prix et délais de livraisons) et doivent faire face à une évolution de leur cadre réglementaire (Loi Grenelle, Livre blanc de la Commission européenne sur les transports...).

Ces évolutions se conjuguent à un contexte local d'engagement de grands travaux métropolitains (seconde ligne de métro, Eurorennes, cité des congrès) et d'augmentation du nombre de livraisons en centre-ville qui peuvent dégrader la situation.

Ces éléments positionnent la logistique urbaine comme une question essentielle devant faire l'objet d'une réflexion commune, animée par la collectivité.

A la croisée d'enjeux économiques, sociaux, environnementaux ou encore urbanistiques, Rennes Métropole a donc saisi le CODESPAR afin de mener un diagnostic partagé de la situation de la livraison du dernier kilomètre à Rennes.

L'objectif de la démarche est d'identifier et de mettre en œuvre des expérimentations susceptibles de :

- réduire les externalités négatives liées à la logistique du dernier kilomètre : réduction de la congestion, réduction des consommations énergétiques et émissions de polluants ;
- améliorer le coût et la qualité de la livraison du dernier kilomètre tout en favorisant l'activité économique.



CODESPAR

Anticiper, mobiliser, développer

Conseil de développement économique et social
du pays et de l'agglomération de Rennes

Agréé comité de bassin d'emploi

3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz
35200 Rennes

02 99 86 65 80

contact@codespar.org

www.codespar.org

Les contributions du CODESPAR JANVIER 2014

Logistique urbaine sur l'agglomération rennaise

Phase 1 : restitution du diagnostic
partagé et propositions d'actions



Contact

Sébastien GIBERT

02 99 86 65 82

s.gibert@codespar.org

Avec le soutien de



En partenariat avec

