

RESTITUTION DE LA CHARTE DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE MÉTROPOLITAINE

3 juin 2024 – Hôtel de Ville de Rouen

Charte métropolitaine pour une logistique urbaine durable



Nombre de participants : 57 | **Durée** : 1h30

Objet : présentation du projet de charte métropolitaine de logistique urbaine durable et du projet d'évolution de la réglementation de livraison de marchandises en ville, pour discussion

Introduction

Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président de la Métropole Rouen Normandie et Maire de Rouen remercie l'ensemble des participants pour leur présence et leur participation à cette démarche de co-construction de la charte de logistique urbaine durable. Ce sujet recouvre notamment des enjeux de qualité de l'air, de sécurité routière et de préservation de l'attractivité économique et de la qualité de vie auxquels la Métropole est attachée.

Ces enjeux ne sont pas nouveaux. Le fonctionnement actuel, notamment issu de la réglementation en vigueur, n'est pas satisfaisant si on veut relever ce défi pour soutenir une logistique urbaine plus durable.

Présentation de la Charte de logistique urbaine durable métropolitaine

Charlotte VARIN, cheffe de projet mobilité des marchandises à la Métropole rappelle le contexte (programme InTerLUD, diagnostic des pratiques et organisations logistiques sur le territoire, méthode d'élaboration de la charte, bilan de la concertation).

La charte de logistique urbaine durable métropolitaine contient un programme d'actions structuré en 4 axes stratégiques et comptabilisant 13 actions :

AXE1 – Améliorer le fonctionnement de l'espace public

1. Faire évoluer et appliquer la réglementation de livraison du centre-ville
2. Améliorer les conditions de stationnement et de livraison des marchandises

AXE2 – Favoriser le report modal et la diversification des énergies de motorisation

3. Poursuivre le développement de la cyclo-logistique
4. Faire émerger des solutions de logistique urbaine fluviale
5. Accompagner la diversification des énergies de motorisation de la livraison des marchandises en ville

AXE3 – Mieux organiser les flux

6. Penser l'organisation foncière du territoire pour favoriser la logistique urbaine durable
7. Améliorer la connaissances des flux logistiques
8. Développer le maillage de consignes
9. Développer de nouvelles solutions logistiques en faveur des circuits courts alimentaires de proximité
10. Améliorer la boucle de recyclage, favoriser l'économie circulaire

AXE4 – Informer et sensibiliser

11. Sensibiliser aux impacts de la logistique urbaine
12. Améliorer l'image des conditions de travail des professionnels de la logistique urbaine
13. Utiliser le levier de la commande publique en faveur de la logistique urbaine durable

Des fiches actions ont été rédigées (cf. pages 25 à 37 du document en annexe), détaillant les objectifs, étapes de mise en œuvre, calendrier et partenaires.

Présentation de la proposition d'évolution de la réglementation de livraison de marchandises en ville

Patrick MICHEL, chargé d'études évaluation des politiques de mobilité présente le projet d'évolution de réglementation pour la ville de Rouen (cf. pages 16 à 18 du document en annexe), à soumettre au débat.

La proposition consiste en la suppression progressive du régime de desserte locale, autorisant actuellement tous les véhicules, quel que soit leur tonnage, à livrer la ville de Rouen. Ainsi, il s'agirait de prendre un arrêté municipal en juillet 2024 avec un premier effet en juillet 2025 et un effet définitif en juillet 2026. Les règles en vigueur seraient alors les suivantes :

- Sur le plateau piétonnier : livraisons autorisées seulement entre 6h et 11h comme actuellement. A partir de juillet 2025, interdiction des véhicules de plus de 7,5 tonnes pour la desserte locale (l'interdiction des véhicules de plus de 3.5 tonnes est maintenu pour le transit), et à partir de juillet 2026, interdiction de tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes
- Sur l'intra boulevard et hors boulevard (rive droite et gauche) : à partir de juillet 2025, interdiction des véhicules de plus de 7,5 tonnes pour la desserte locale (l'interdiction des véhicules de plus de 3,5 tonnes est maintenue pour le transit), et à partir de juillet 2026, interdiction de tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes
- Transit :
 - Suppression des règles spécifiques autorisant le transit pour les véhicules de moins de 7,5 tonnes sur les axes Nord-Sud intra boulevard tels que rue Jeanne d'Arc, rue de la République, rue Louis Ricard, rue Sainte-Marie, rue Saint-Sever, avenue de Bretagne, rue Lafayette
 - Sur les boulevards rive droite et rive gauche, ainsi que sur l'avenue des Martyrs de la Résistance, l'avenue de Caen, la route de Neufchâtel, la route de Lyons, et la rue de

Constantine : maintien des règles en vigueur avec le transit autorisé pour les véhicules de moins de 7,5 tonnes

- Livraisons vélo cargo autorisées partout, y compris sur voies piétonnes, au-delà du créneau 6 11h

Le Président de la Métropole Rouen Normandie rappelle que la réglementation relève de la décision du Maire, via la publication d'un arrêté municipal alors que la charte de la logistique urbaine durable sera soumise au Conseil Métropolitain du 17 juin prochain.

Il souligne également que le sujet de la limitation du tonnage dans la ville de Rouen est très ancien alors que la charte comporte également une série de nouveaux sujets en lien avec la logistique du dernier kilomètre.

Débats

Alain ROUZIES, représentant de l'association **UFC Que Choisir**, s'interroge sur le périmètre géographique du transport de déchets sur le fleuve et souhaite savoir si d'autres sites en dehors de Rouen seront concernés. Il indique par ailleurs vouloir prendre part au groupe de travail relatif à la sensibilisation du grand public (défi de consommation).

Le Président de la Métropole-Rouen-Normandie indique qu'historiquement, de nombreux équipements pour le transport fluvial subsistent en bord de Seine, mais qu'ils sont aujourd'hui peu utilisés. L'appel à projet de logistique urbaine fluviale doit notamment permettre de relancer le transport fluvial en centre-ville. Par ailleurs, le SMEDAR est actuellement en train de réhabiliter son appontement à des fins d'utilisation de la voie d'eau. Le Président de la Métropole demande aux services d'inclure l'UFC Que Choisir au groupe de travail demandé.

Samuel NEUFVILLE, délégué régional de la **Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (FNTR)** Normandie souligne que les 13 actions de la charte présentées sont tout à fait fidèles aux travaux menés dans le cadre des ateliers de concertation. Il s'étonne toutefois de la présentation de cette proposition de réglementation de livraison de marchandises en ville alors que la connaissance des flux doit encore être précisée. Il aurait aimé que cette proposition de réglementation fasse partie de la concertation.

Le Président de la Métropole Rouen Normandie comprend l'inquiétude de la profession mais rappelle que ce qui a été présenté n'est qu'une proposition et que des contre-propositions peuvent être formulées en séance. Il explique que ce n'est pas un sujet nouveau que l'on découvre, les habitants de Rouen se plaignent des nuisances liées à la présence de poids lourds aux tonnages inadaptés depuis de nombreuses années et que la situation actuelle n'est pas satisfaisante. Dans ces conditions, il convient de faire évoluer la réglementation, tant pour améliorer la gestion des flux, que pour des raisons de sécurité routière et de préservation de l'espace public. Le benchmark montre que des dérogations par secteur ou par magasin existent dans d'autres agglomérations. Le régime actuel de desserte locale sans restriction de tonnage doit prendre fin en maintenant bien évidemment les possibilités de transit. Le statu quo n'est pas une option.

José ORTUZAR, vice-président des **Vitrines de Rouen**, confirme que la restitution de la charte est conforme aux échanges ayant eu lieu lors des ateliers mais que les commerçants y étaient peu représentés. Il demande comment les commerçants pourront continuer à exploiter leurs commerces et indique que la réduction du tonnage risque d'induire une augmentation du nombre de véhicules en circulation. Il souligne que la date proposée d'évolution à l'été 2025 ne laisse pas le temps aux acteurs économiques d'anticiper. Il s'interroge sur le passage des camions poubelles après la mise en œuvre de cette nouvelle réglementation. Il précise enfin que le fret ferroviaire devrait être étudié, à long terme.

Le Président de la Métropole Rouen Normandie partage cet avis sur le fret ferroviaire, indique que ce mode de transport sera intégré dans les réflexions futures et qu'il y aura d'ailleurs des voies dédiées au fret dans la nouvelle gare en rive gauche. Concernant le risque de multiplication des flux, il indique distinguer les cas où des opérateurs ont besoin de massifier leur transport compte tenu des volumes livrés (grande distribution) et d'autres cas où le taux de remplissage des camions n'est pas optimal et où de plus petits véhicules pourraient réaliser les mêmes livraisons. Enfin, en ce qui concerne les délais de mise en œuvre de la nouvelle réglementation, le Président indique qu'un autre calendrier reste possible. La mise en place ou non de paliers intermédiaires est laissée à l'appréciation des acteurs économiques. Il y aura également un enjeu à intégrer par la suite des dérogations lorsque l'intérêt général le justifie, entre autres.

Stéphane CAUCHY, délégué régional de l'**Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE)**, rejoint les propos de la FNTR et rappelle que l'enjeu pour les transporteurs routiers est d'optimiser leur chargement et de ne pas multiplier les véhicules. Il précise que les différents gabarits de véhicules sont complémentaires et non concurrents. Un poids lourd de 19 tonnes peut transporter 11 tonnes de marchandises, ce qui équivaut à cinq véhicules de 3,5 tonnes. Les conséquences en termes de pollution atmosphérique sont donc à prendre en compte. Par ailleurs, il souligne le risque de complexification réglementaire dans le cas où de nombreuses dérogations seraient données, comme c'est le cas à Strasbourg. Il souhaite que la concertation puisse se poursuivre sur ce sujet afin d'affiner ensemble les nouvelles règles et leur calendrier. Enfin, Stéphane CAUCHY interroge la Métropole sur la possibilité de bénéficier d'aides publiques pour le renouvellement des flottes professionnelles de véhicules à faibles émissions.

Le Président de la Métropole Rouen Normandie réfute le caractère spontané de la proposition puisque le sujet de la limitation du tonnage à Rouen existe depuis plusieurs décennies. En revanche, il convient qu'il faut éviter de créer une « usine à gaz » réglementaire, tout en faisant des propositions d'évolution. Il rappelle que les propositions de tonnage, dérogations, calendrier d'application sont à discuter et que la mise en œuvre sera souple puisqu'il s'agit d'un arrêté municipal à prendre sans délibération en Conseil. Il souligne que la circulation de poids lourds a des impacts exponentiels en fonction du tonnage sur l'entretien et le renouvellement de la voirie et du mobilier urbain, ce qui engendre actuellement des frais de plusieurs dizaines de millions d'euros chaque année à l'échelle métropolitaine. Il n'y aura pas de solution parfaite. Enfin, le Président propose de s'inspirer du dispositif d'aides mis en place par la Métropole dans le cadre de la Zone à Faibles Emissions mobilités (ZFE-m), qui a bien fonctionné pour les particuliers et qui a créé un contexte favorable à la diminution par deux des émissions de dioxyde d'azote en cinq ans.

Frédéric PIGASSOU, Président du **groupe GSET**, indique qu'un véhicule de 3,5 tonnes est limité à 800kg de charge utile alors qu'il a le même gabarit qu'un véhicule de 7,5 tonnes (seule la caisse carrossable change) qui a lui une capacité d'emport de 2 tonnes. Le Groupe GSET confirme l'importance de faire circuler des véhicules de plus petite taille dans le centre-ville de Rouen. Cependant, pour le transport

de marchandises sous température dirigée, il est à ce jour compliqué d'utiliser des véhicules au tonnage inférieur à 19 tonnes. Il est important de noter que les budgets des entreprises sont votés pour 5 à 10 ans, les acteurs économiques ont donc besoin de visibilité pour assurer l'amortissement des flottes. Frédéric PIGASSOU précise avoir besoin d'un cap clair en termes de réglementation et d'énergie de motorisation à favoriser que la Ville et la Métropole devront maintenir. Par ailleurs, il souligne la perspective d'élargir les horaires de livraison autorisés en zone piétonne tout en soulevant le sujet de l'accueil de la marchandise, car les livreurs sont aujourd'hui contraints de livrer une grande partie de la marchandise entre 10h (ouverture des magasins et des restaurants) et 11h (fin de la plage horaires de livraison sur le plateau piétonnier).

Le Président de la Métropole Rouen Normandie propose de fixer un cap, et un seul, à plus long terme plutôt que de créer un palier à l'été 2025. Il rappelle que les travaux qui vont être menés dans le cadre de la mise en œuvre de la charte permettront d'étudier des solutions de livraison.

Un représentant de l'**Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie** de Seine-Maritime (UMIH 76) demande si la diminution des coûts d'entretien de la voirie qu'engendrerait la limitation du tonnage autorisé à Rouen, pourrait être redistribuée aux transporteurs afin que l'augmentation de leurs coûts de transport ne soient pas répercutée sur les commerçants et les clients.

Le Président de la Métropole Rouen Normandie se demande si le cadre réglementaire et juridique permettrait une telle redistribution dans la mesure où les externalités négatives ne sont supportées que par la collectivité.

Stéphane CAUCHY, délégué régional de l'**OTRE**, signifie que la profession milite pour la revalorisation de la charge utile des véhicules de 3,5 tonnes à 4,5 tonnes et insiste sur le fait que le transport sous température dirigée est impossible dans des véhicules de moins de 3,5 tonnes. Il demande par ailleurs si des aides à la transition énergétique des flottes professionnelles sont envisageables, regrettant ne pas avoir de visibilité sur le re-fléchage des taxes sur le transport routier.

Le Président de la Métropole Rouen Normandie répond que la Métropole a acquis un savoir-faire grâce à la mise en place d'aides financières dans le cadre de la ZFE-m. Il demande aux services de la Métropole d'étudier la faisabilité d'un système d'aide incitatif pour accompagner la transition énergétique des flottes des professionnels implantés sur le territoire métropolitain. Cela permettrait de moduler la contrainte exercée par la nouvelle réglementation de livraison de marchandises en ville.

Fabien LESEIGNEUR, représentant de l'**Union Départementale de la Confédération Générale du Travail** (CGT) de Seine-Maritime, déclare que les salariés du secteur de la logistique sont précarisés. Il cite à titre d'exemple les grandes enseignes qui mettent la pression sur les livreurs travaillant parfois 7 jours sur 7 et 60 heures par semaine. Il souhaite que les intérêts des salariés soient représentés dans un volet social de la charte et qu'un travail soit engagé avec les grandes enseignes et centrales de distribution.

Le Président de la Métropole Rouen Normandie partage l'importance des enjeux sociaux dans le secteur de la logistique mais rappelle que le droit du travail relève de décisions nationales ou européennes.

Philippe COUDY, Président de l'**UMIH 76**, partage l'ambition d'avoir une ville plus agréable, moins polluée, mais s'interroge sur l'enjeu de mutualisation des livraisons pour les cafés, hôtels, restaurants (CHR) car il lui semble que cela est déjà le cas.

Aurélien CAGNARD, Directeur du Laboratoire Territoire et Mobilités de la **Métropole Rouen Normandie** indique que le diagnostic réalisé par le bureau d'études laissait entendre qu'il y avait encore des marges de progression. Par ailleurs, des solutions multi-opérateurs existent et pourront être étudiées lors des groupes de travail thématiques de la charte.

José ORTUZAR, vice-président des **Vitrines de Rouen**, signale qu'il serait possible de rapidement libérer les aires de livraison et pacifier l'espace public en verbalisant davantage.

Le Président de la Métropole Rouen Normandie-Maire de Rouen indique que ce point est déjà en cours de traitement par la Direction de la Tranquillité Publique de la Ville de Rouen.

Gérard DUCROQ, habitant de la Métropole de Rouen, souligne que d'autres villes européennes comme Amsterdam ont réussi à interdire les véhicules de plus de 3,5 tonnes en mettant en place des centres de distribution urbaine. Il s'interroge sur la part des poids lourds dans le total des véhicules de livraison circulant dans le centre-ville rouennais. Enfin, il souhaite connaître la politique métropolitaine en matière de gestion des biodéchets.

Le Président de la Métropole Rouen Normandie indique que la nouvelle réglementation en matière de biodéchets va s'appliquer progressivement, des solutions sont à tester selon la nature et la densité de l'habitat. Sur le sujet du foncier dédié au stockage, l'enjeu est d'utiliser l'espace à bon escient entre les fonctions logistiques et les autres activités économiques. La comparaison entre Rouen et Amsterdam est difficile notamment car la topographie des deux villes est différente. Enfin, la part des véhicules de plus de 3,5 tonnes sur le plateau piétonnier est de 20%. Il précise qu'il n'est à ce jour pas envisagé d'étendre la plage horaire d'autorisation de livraisons sur le plateau piétonnier, sauf pour les vélos-cargos.

Frédéric PIGASSOU, Président du **groupe GSET**, demande si la réglementation de livraison de marchandises en ville sera modulée en fonction du type de motorisation des véhicules.

Le Président de la Métropole Rouen Normandie répond que ce n'est pas envisagé à ce jour, d'autant plus que la ZFE-m traite déjà de ce sujet.

Un **représentant de l'Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie de Seine-Maritime (UMIH 76)** souhaite savoir si un service de location de flottes de vélos-cargos à moindre frais pour les professionnels est envisagé par la Métropole.

Le Président de la Métropole Rouen Normandie répond que la Métropole n'envisage pas de faire l'acquisition d'une grande quantité de vélos-cargos ; il existe une offre de location longue durée LoVélo pour les micro-entrepreneurs. En revanche, il demande aux services de la Métropole d'étudier l'opportunité de créer un guichet d'aides permettant le financement d'une partie de l'achat de vélos-cargos pour les professionnels du territoire. Le dimensionnement de ce dispositif reste à définir :

critères de recevabilité (taille de l'entreprise, localisation du siège social, nombre de salariés) et taux de financement, en particulier.

Grégoire VERHASSELT, responsable logistique du **Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Rouen**, indique que le CHU a fait le choix de localiser sa blanchisserie en périphérie et souhaite savoir si des aides à la conversion des flottes sont possibles pour les entreprises à mission d'intérêt général.

Le Président de la Métropole Rouen Normandie répond qu'il n'existe à ce jour pas d'aides pour les entreprises à mission d'intérêt général, mais que cela devra être étudié dans le cadre du dispositif d'aide à la conversion de flottes professionnelles précédemment cité.

Alain ROUZIES, représentant de l'association **UFC Que Choisir**, souhaite savoir si la charte de logistique urbaine durable comprend une mesure pour lutter contre le bruit des moteurs de véhicules de livraison que les chauffeurs laissent tourner le temps de l'opération de déchargement.

Le Président de la Métropole Rouen Normandie demande que cet item soit intégré dans la charte s'il ne l'est pas déjà.

Vincent BLARD, responsable logistique de **TerreAzur**, explique que pour respecter la chaîne du froid, les chauffeurs de camions frigorifiques doivent laisser tourner le moteur.

Samuel NEUFVILLE, délégué régional de la **Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (FNTR)** Normandie souhaite savoir si d'autres communes au sein de la Métropole Rouen Normandie verront leur réglementation de livraison évoluer dans les prochaines années.

Le Président de la Métropole Rouen Normandie répond que ce n'est pas prévu à ce jour, les difficultés se concentrant principalement sur le cœur urbain.

Conclusion

Le Président Métropole Rouen Normandie conclut en synthétisant les points saillants des débats :

- Le **projet de charte de logistique urbaine durable est conforme** aux travaux menés par les acteurs économiques et citoyens lors des ateliers de concertation. Il a été approuvé par le **Conseil Métropolitain du 17 juin**, en prenant en compte les quelques modifications issues de la présente réunion (dispositif d'aides à la conversion des flottes professionnelles et à l'achat de flottes de vélos-cargos à étudier, mesures anti-bruit)
- Un **groupe de travail relatif à la réglementation** sera organisé **fin 2024 ou début 2025** pour définir collectivement les conditions d'une évolution de la réglementation relative à la livraison des marchandises en ville, incluant en particulier les paramètres de périmètre géographique, de seuil de tonnage, de régime dérogatoire et d'horizon de mise en œuvre
- Un **dispositif métropolitain d'aides au renouvellement des véhicules de livraison** et à l'achat de vélos-cargos pour les professionnels va être étudié
- L'instance **Rouen Commerce et Artisanat** prendra part au **suivi** de la charte et de la mise en œuvre de la réglementation, au même titre que les représentants d'acteurs économiques et de citoyens engagés dans la démarche de co-construction de la charte depuis un an

Hors réunion :

*Tout en prenant collectivement conscience de l'impératif d'une **logistique urbaine plus durable**, du rôle central de la réglementation pour relever ce défi, les débats à l'occasion de cette réunion de restitution ont démontré qu'il était nécessaire de **prendre le temps d'objectiver les pratiques actuelles** pour construire une **réglementation ambitieuse mais opérante**. Aussi, l'organisation d'un **groupe de travail** relatif à la réglementation avec les partenaires du territoire adossé à une éventuelle **enquête sur les pratiques de livraison** permettra de prendre ce recul.*



Réunion de restitution 03.06.2024

Charte métropolitaine pour une logistique urbaine durable



Charte métropolitaine pour une logistique urbaine durable

Ordre du jour

- Rappel du contexte : présentation programme InTerLUD+, diagnostic, enjeux métropolitains, méthode et planning d'élaboration de la charte, et bilan de la concertation
- Sommaire de la charte
- Présentation du programme d'actions et des 13 fiches actions
- Calendrier des actions prioritaires
- Gouvernance et suivi de la mise en œuvre des actions
- Focus sur l'action d'évolution de la réglementation de livraison de marchandises en ville



Le programme InTerLUD+

InTerLUD
Agir pour une logistique urbaine durable

Le Programme Innovations Territoriales pour la Logistique Urbaine Durable (InTerLUD) :

- **Déploiement**, par les **collectivités territoriales** et les **acteurs économiques**, d'**actions volontaires** sur le transport de marchandises en ville, dans le cadre de **chartes** de logistique urbaine durable.
- Le programme **InTerLUD+** remplace InTerLUD depuis l'été 2023 et nous permettra notamment de bénéficier de financement dans la mise en œuvre de deux actions découlant de la charte de logistique urbaine durable.



Décarboner la logistique du dernier kilomètre

Réduire en centre-ville les pollutions liées à la circulation des poids lourds



Préserver les espaces publics, régulièrement dégradés par la circulation de véhicules inadaptés



Réduire les nuisances sonores au bénéfice des habitants et des visiteurs



Développer les modes de livraisons doux (cyclo-logistique), moins bruyants et propres



Co-construire une charte de la logistique urbaine durable, qui centralisera la plupart des actions en cours ou à venir



Diagnostic qualitatif : retour des acteurs

1 INTENSITE LOGISTIQUE

- Identification de **plusieurs points de tension logistique** : Place du Vieux Marché, Espace du Palais, rue Jeanne d'Arc et Docks 76



2 CYCLO-LOGISTIQUE

- Bonnes conditions d'exercice et **tissu d'acteurs réceptifs**
- Besoin de foncier en centre-ville

3 MUTUALISATION DES FLUX

- **Multitude de flux vers les Cafés Hôtels Restaurants** car peu de pratiques de mutualisation sur ces filières



4 ORGANISATION DES TOURNEES

- Contraintes propres aux **livraisons croissantes vers les particuliers** qui complexifient l'organisation des tournées

5 HORAIRES DE LIVRAISON

- **Inadéquation** entre les **horaires de livraison** (manque de concertation) et les **horaires d'ouverture des commerces** et des plages étendues de livraisons à domicile



6 AIRES DE LIVRAISON

- Forte problématique d'**occupation illicite** des aires de livraison
- Inefficacité des méthodes actuelles de contrôle
- **Difficultés** pour la police municipale de **contrôler l'usage des aires de livraison** et les pratiques des livreurs malgré des moyens mis en place (véhicules avec lecture automatisée des plaques d'immatriculation, capteurs...)

7 FONCIER LOGISTIQUE

- Enjeu de **sécurisation et de reconversion de surfaces foncières** :
 - en centre-ville (Espace de Logistique Urbaine)
 - et en périphérie pour des infrastructures logistiques (hub de massification, stations multi-énergies...)

Près de 300 000 mouvements de marchandises hebdomadaires s'opèrent sur le territoire intercommunal*

*Cette estimation exclut la collecte des déchets, les flux de services / artisans B2B et B2C, les tournées de distribution de tournées, et les flux de chantiers



Enjeux métropolitains en matière de logistique urbaine durable

4 axes stratégiques ont été formalisés avec l'ensemble de l'écosystème logistique du territoire :



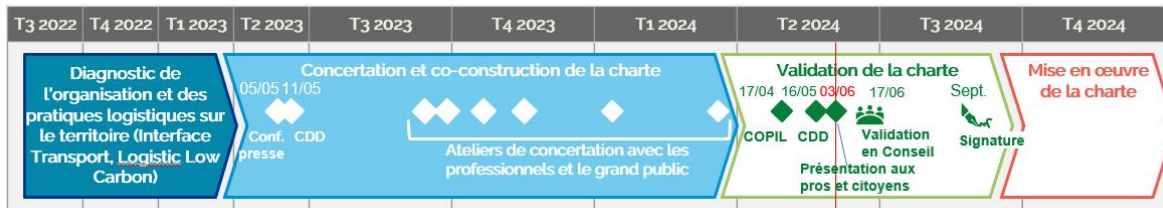
Ils permettront de répondre à **plusieurs enjeux** que recouvre la logistique urbaine :

- **Enjeux sanitaires et environnementaux** : pollution atmosphérique, nuisances sonores
- **Enjeux économiques** : fonction support des commerces de proximité et de l'économie locale, la logistique urbaine représente 1% de la distance totale de la marchandise mais jusqu'à 25% des coûts logistiques, attractivité du territoire (basée sur la qualité de vie), dégradation de l'espace public
- **Enjeux sociétaux** : partage de la voirie pour tous types d'usages, sécurité routière, conditions de travail des professionnels de la logistique (horaires décalés, pénibilité, pression pour le respect de délais de livraisons très courts), aménagements urbains prenant en compte les organisations logistiques et les nouvelles pratiques d'approvisionnement des particuliers (livraisons e-commerce)



Méthode et planning

La Métropole Rouen Normandie a souhaité déployer des actions volontaires sur le transport de marchandises en ville, grâce à un travail collaboratif entre les collectivités, les acteurs économiques et institutionnels et les citoyens, dans le cadre d'une charte de logistique urbaine durable



6 ateliers participatifs



1 questionnaire avec 164 réponses



L'association d'une quarantaine de professionnels



Plus de 120 personnes mobilisées



L'intégration des habitants dans cette démarche de co-construction



Sommaire de la charte LUD

1. **Edito**
2. **La mobilité des marchandises sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie**
 - a. Diagnostic et contexte métropolitain
 - b. Enjeux métropolitains
3. **La démarche concertée**
 - a. Méthode et planning
 - b. Concertation : bilan et acteurs
 - c. Engagement des signataires
4. **La charte métropolitaine de LUD**
 - a. Une stratégie au service d'autres stratégies
 - b. Un programme d'actions au service de la stratégie métropolitaine
5. **Le suivi, l'évaluation, la mise en œuvre et la communication liés à la charte**
 - a. Calendrier des actions prioritaires
 - b. Gouvernance et suivi de la mise en œuvre des actions
6. **Annexes : 13 fiches actions**



13 actions retenues à ce stade dans le programme d'actions de la charte

EP. Améliorer le fonctionnement de l'espace public

EP1 - Faire évoluer et appliquer la réglementation de livraison du centre-ville

EP2 - Améliorer les conditions de stationnement et de livraison des professionnels

FL. Mieux organiser les flux

FL1 - Penser l'organisation foncière du territoire pour favoriser la logistique urbaine durable

FL2 - Améliorer la connaissance des flux logistiques

FL3 - Développer le maillage de consignes

FL4 - Développer de nouvelles solutions logistiques en faveur des circuits courts alimentaires de proximité

FL5 - Améliorer la boucle de recyclage, favoriser l'économie circulaire

MOD. Accompagner le report modal et la diversification des énergies de motorisation

MOD1 - Poursuivre le développement de la cyclo-logistique

MOD2 - Faire émerger des solutions de logistique urbaine fluviale

MOD3 - Accompagner la diversification des énergies de motorisation de la livraison de marchandises en ville

IRS. Informer, révéler, sensibiliser

IRS1 - Sensibiliser aux impacts de la logistique urbaine

IRS2 - Améliorer l'image et les conditions de travail des professionnels de la logistique urbaine

IRS3 - Utiliser le levier de la commande publique en faveur de la logistique urbaine durable



Améliorer le fonctionnement de l'espace public

EP1 - Faire évoluer et appliquer la réglementation de livraison du centre-ville

EP2 - Améliorer les conditions de stationnement et de livraison des professionnels

Actions	Tâches	Pilotage MRN	Autres pilotes	Mise en œuvre 2025
EP1	Benchmark réglementation livraison	Oui		Oui
	Mise en œuvre évolution réglementation (paliers temporels et géographiques)		Pouvoir de police du Maire	
	Expérimentation capteurs aires de livraison (AL)	Oui		Oui
	Participation réflexions GART dépenalisation AL	Oui		
EP2	Quantification et qualification besoins AL		CCI	
	Aménagement des AL (nouvelles AL, gabarit, etc.)	Oui		
	Amélioration communication et signalétique AL		Communes concernées	



Accompagner le report modal et la diversification des énergies de motorisation

MOD1 - Poursuivre le développement de la cyclo-logistique

MOD2 - Faire émerger des solutions de logistique urbaine fluviale

MOD3 - Accompagner la diversification des énergies de motorisation de la livraison de marchandises en ville

Actions	Tâches	Pilotage MRN	Autres pilotes	Mise en œuvre 2025
MOD1	Programme ColisActiv'	Oui		Oui
	Diversification offre LoVélo pour professionnels	Oui		
	Stationnements dédiés vélos cargos	Oui		
	Accompagnement associations cyclo-logistique	Oui		Oui
	Organisation événement cyclo-logistique	Oui		Oui
MOD2	Amélioration connaissance du fluvial par chargeurs		VNF	
	AMI/AAP Logistique Urbaine Fluviale	Oui		
MOD3	Dispositif accompagnement transition énergétique flottes (technique et financier)		Région	
	Schéma directeur de l'avitaillement (bornes de recharge électriques et stations multi-énergies)	Oui		



Mieux organiser les flux

FL1 - Penser l'organisation foncière du territoire pour favoriser la logistique urbaine durable

FL2 - Améliorer la connaissance des flux logistiques

FL4 - Développer de nouvelles solutions logistiques en faveur des circuits courts alimentaires de proximité

FL3 - Développer le maillage de consignes

FL5 - Améliorer la boucle de recyclage, favoriser l'économie circulaire

Actions	Tâches	Pilotage MRN	Autres pilotes	Mise en œuvre 2025
FL1	Formalisation schéma foncier / immobilier logistique et mise à jour documents de planification	Oui		
	Étude opportunité création espaces de mutualisation des flux	Oui		
	AAP expérimentation sur fonciers identifiés	Oui		
FL2	Licence SILOGUES	Oui		Oui
	Enquête flux entrants / sortants du territoire auprès acteurs	Oui		
	Expérimentation outils d'analyse de flux	Oui		Oui
FL3	Diagnostic solutions livraison hors domicile (offre/demande) et définition scénarios implantation nouvelles consignes		Groupe La Poste	
	Expérimentations nouvelles formes de livraison hors domicile	Oui		
FL4	Diagnostic logistique circuits courts alimentaires (offre/demande)	Oui	Chambre d'Agriculture	Oui
	Accompagnement solutions de logistique alimentaire existantes	Oui		
	Expérimentation nouvelle solution logistique des circuits courts	Oui		
FL5	Sensibilisation grand public réduction déchets commandes	Oui		Oui
	Favorisation utilisation contenants réutilisables		Fédérations pros	
	Amélioration logistique retour / boucle de recyclage		Fédérations pros	
	Mise en place de solutions de transport fluvial de déchets		SMEDAR	



Informier, révéler, sensibiliser

IRS1 - Sensibiliser aux impacts de la logistique urbaine

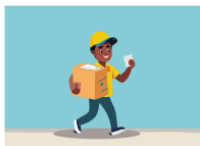
IRS2 - Améliorer l'image et les conditions de travail des professionnels de la logistique urbaine

IRS3 - Utiliser le levier de la commande publique en faveur de la logistique urbaine durable

Actions ETP	Tâches	Pilotage MRN	Autres pilotes	Mise en œuvre 2025
IRS1	Guide bonnes pratiques / sensibilisation impact logistique urbaine	Oui		Oui
	Animation scolaire impacts logistique urbaine	Oui		Oui
	Challenge « Consom'Acteurs »	Oui		Oui
IRS2	Organisation journées « vis ma livraison »		Transporteurs	
	Expérimentation outil connaissance réglementation des livreurs		Transporteurs	
	Guide bonnes pratiques stationnement / livraison en milieu urbain			
IRS3	Inclusion clauses sociales et environnementales dans les marchés	Oui		Oui
	Formation élus et techniciens aux enjeux de logistique urbaine	Oui		
	Communication sur les actions de la MRN	Oui		



Calendrier de mise en œuvre des actions



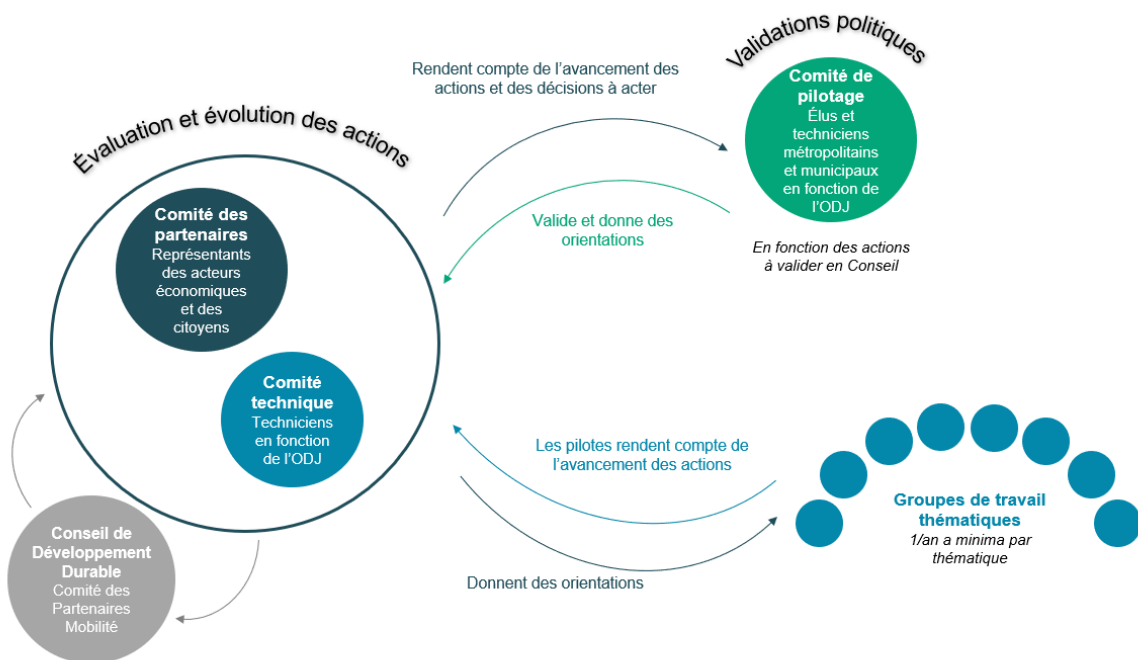
		2024		2025		2026		2027	
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2
EP.1	★ Faire évoluer et appliquer la réglementation de livraison du centre-ville								
EP.2	★ Améliorer les conditions de stationnement et de livraison des professionnels								
MOD.1	★ Poursuivre le développement de la cyclo-logistique								
MOD.2	★ Faire émerger des solutions de logistique urbaine fluviale								
MOD.3	Accompagner la décarbonation de la livraison de marchandises en ville								
FL.1	★ Penser l'organisation du territoire comme outil en faveur de la logistique urbaine durable								
FL.2	Améliorer la connaissance des flux logistiques								
FL.3	Développer le maillage de consignes								
FL.4	★ Développer de nouvelles solutions logistiques en faveur des circuits courts alimentaires								
FL.5	Améliorer la boucle de recyclage et favoriser l'économie circulaire								
IRS.1	★ Sensibiliser aux impacts de la logistique urbaine								
IRS.2	★ Améliorer l'image des professionnels de la logistique urbaine								
IRS.3	Utiliser le levier de la commande publique en faveur de la logistique urbaine durable								

■ Études ■ Mise en œuvre

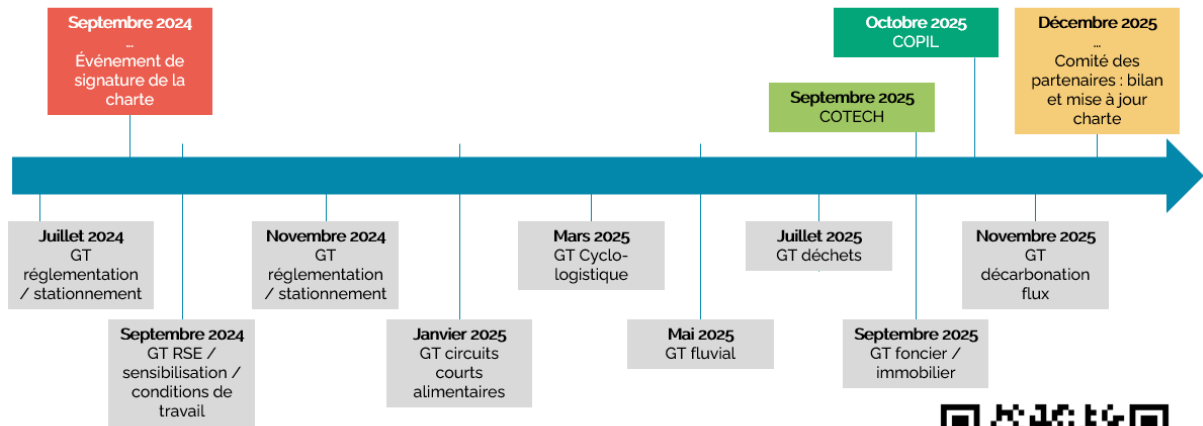
★ Actions prioritaires par les contributeurs



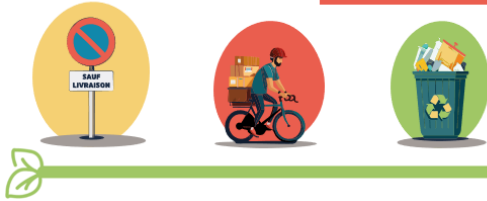
Gouvernance / pilotage de la charte



Calendrier de la charte - première année

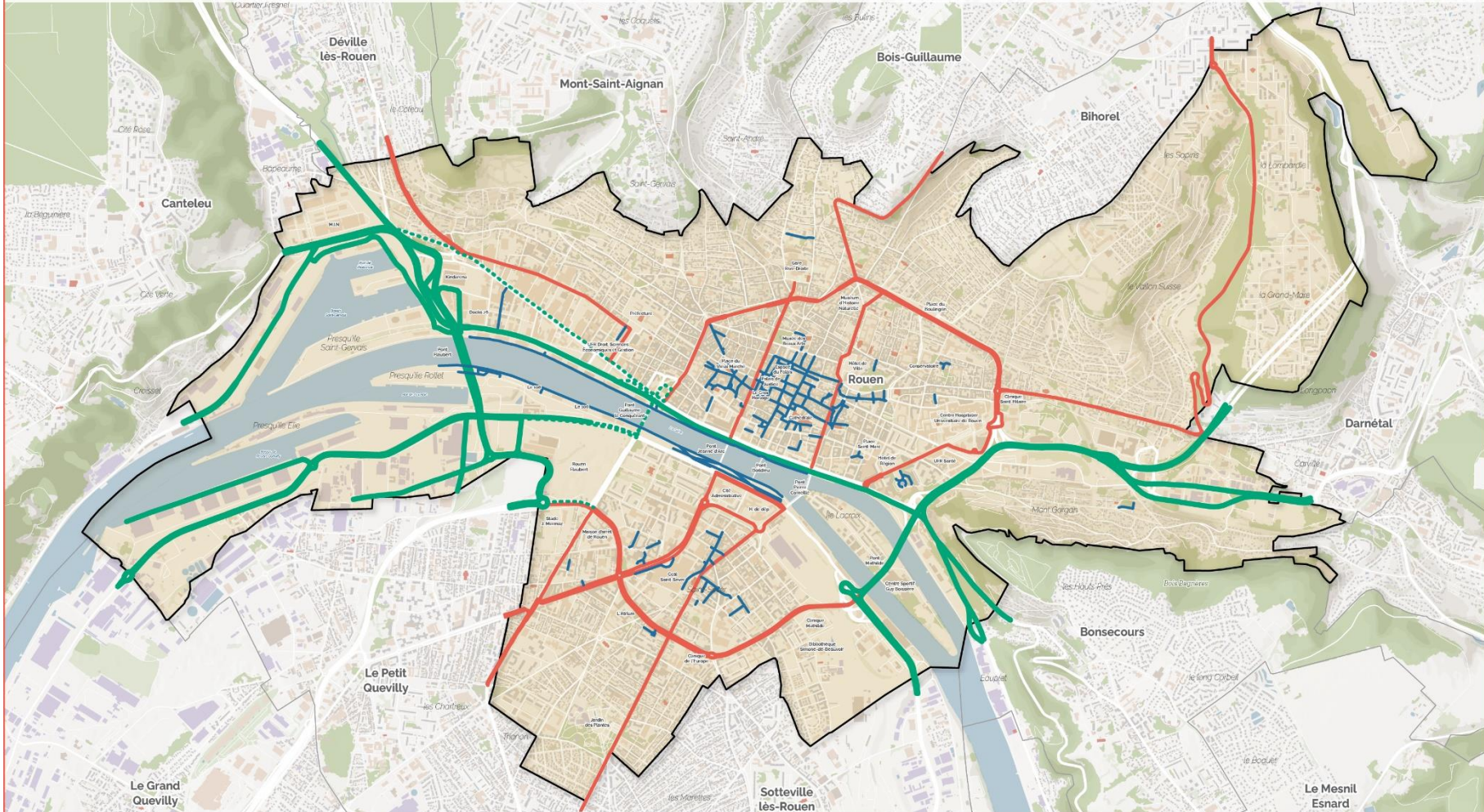


Inscrivez-vous pour participer activement à la mise en œuvre des actions de la charte



CHARTRE METROPOLITAINE POUR UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

Ville de Rouen - Réglementation de livraison en vigueur en 2024



Limites communales
Circulation interdite > 3,5 t
sauf desserte locale

— Transit > 7,5 t autorisé
- - - (tablier du pont Flaubert fermé)
— Transit < 7,5 t autorisé



— Plateau piétonnier
— Livraison autorisée de 6h à 11h
SAUF DESSERTE LOCALE

0 250 500 m



métropole
ROUENORMANDIE



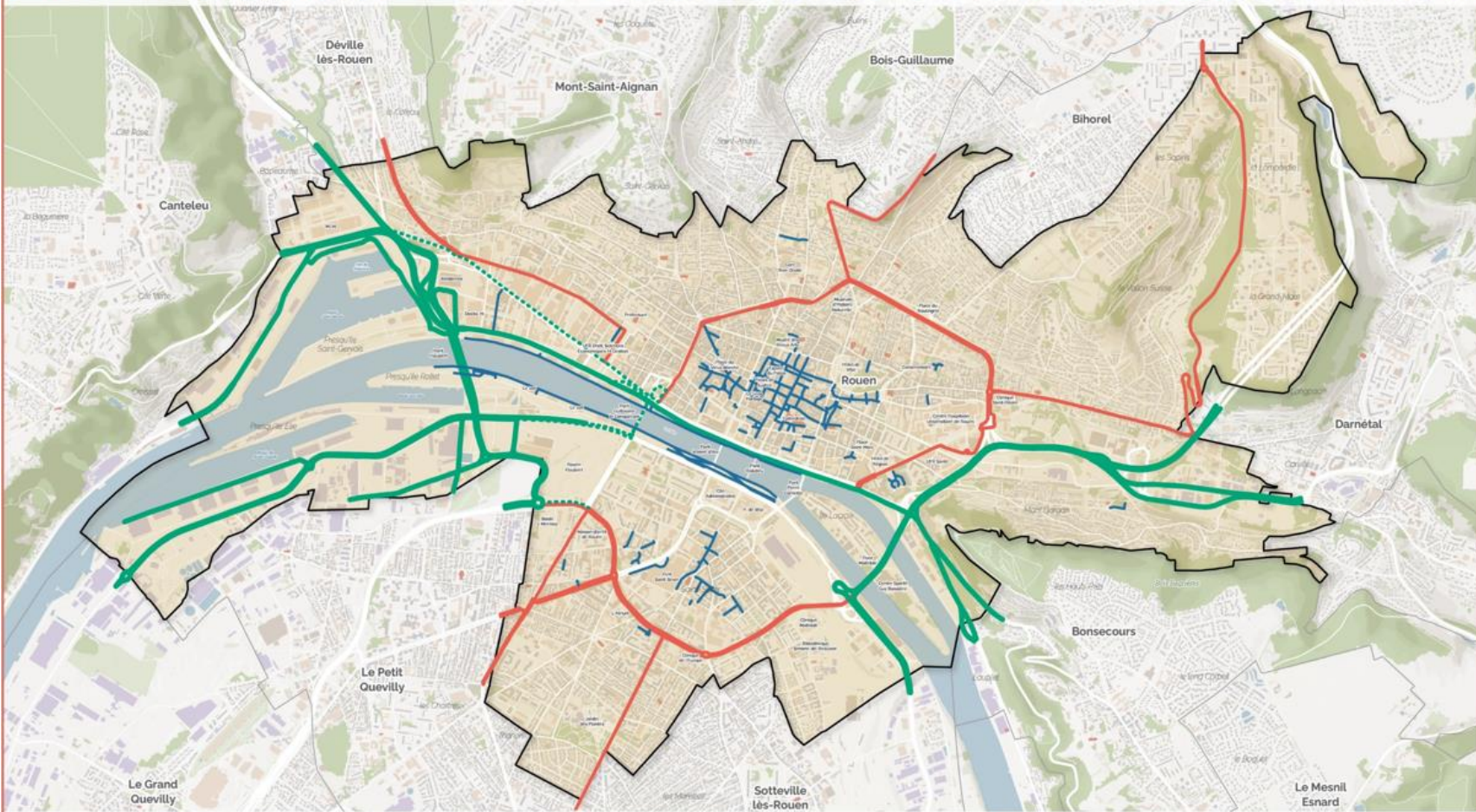


CHARTRE METROPOLITAINE POUR UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

Ville de Rouen - Réglementation de livraison à partir de juillet 2025



Proposition



3,5t
SAUF DESERTE LOCALE
LIMITÉE À 7,5 t

Limites communales
Circulation interdite > 3,5 t
sauf desserte locale
limitée à 7,5 t

Transit > 7,5 t autorisé
 (tablier du pont Flaubert fermés)
 Transit < 7,5 t autorisé



3,5t
SAUF DESERTE LOCALE
LIMITÉE À 7,5 t

Plateau piétonnier
Livraison autorisée
de 6h à 11h



Livrations en vélo cargo autorisées partout,
y compris sur voies piétonnes, au-delà
du créneau 6 - 11h

0 200 500 m



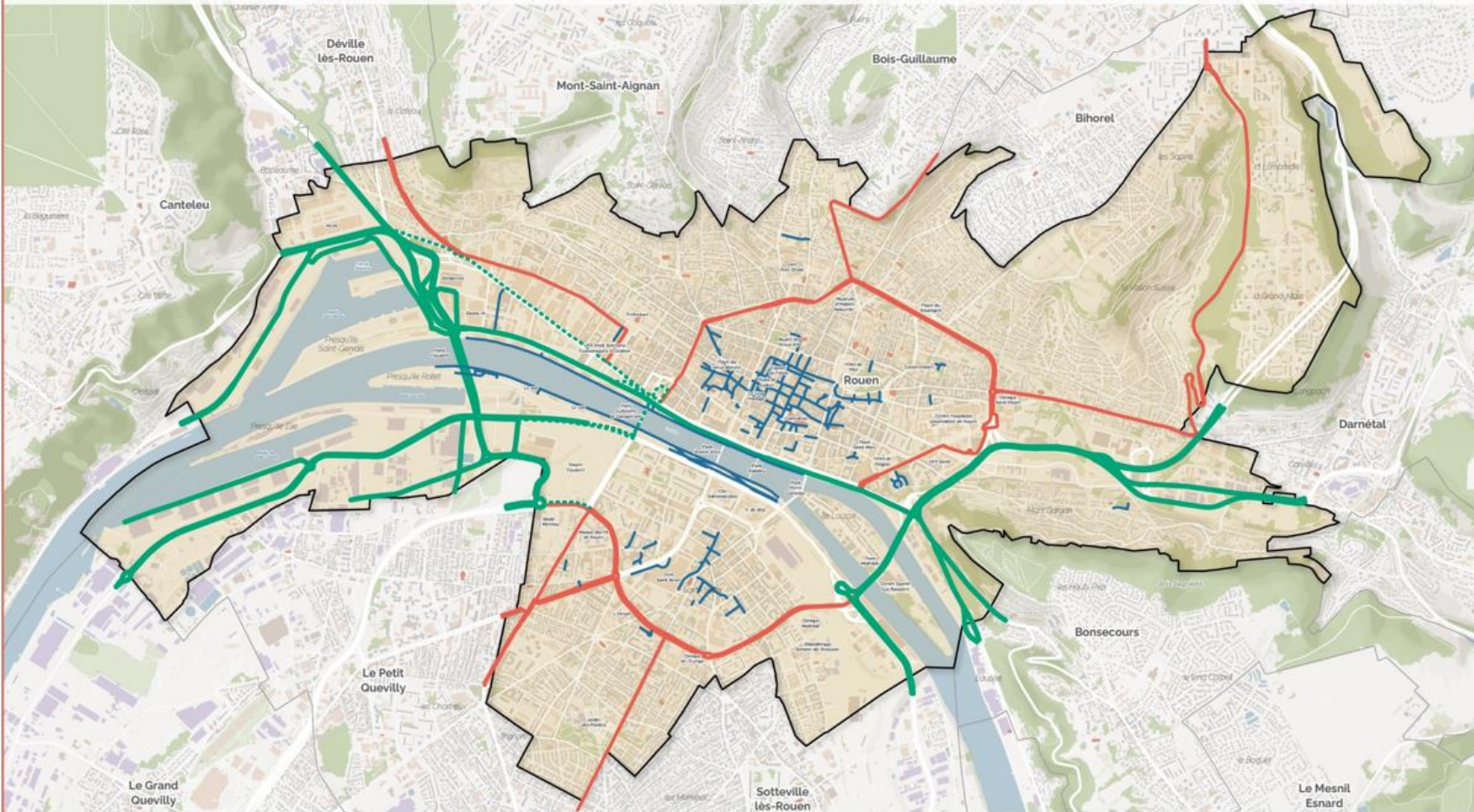
métropole
ROUEN NORMANDIE

CHARTRE METROPOLITAINE POUR UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

Ville de Rouen - Règlementation de livraison à partir de juillet 2026



Proposition



Limites communales



Circulation interdite > 3,5 t

Transit > 7,5 t autorisé
- (tablier du pont Flaubert fermé)
Transit < 7,5 t autorisé



Plateau piétonnier



Livraison autorisée de 6h à 11h



Livraisons en vélo cargo autorisées partout, y compris sur voies piétonnes, au-delà du créneau 6 - 11h

0 200 500 m



métropole
ROUEN NORMANDIE

