

# ATELIER DE CONCERTATION SUR L'ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION DE LIVRAISON

7 février 2025 – Siège de la Métropole Rouen Normandie

## Charte métropolitaine pour une logistique urbaine durable



**Durée :** 1h30

**Présents :** Valérie BAILLY-HASCOET (IDIT), Gaëlle BONJOUR (IDIT), Aurélien CAGNARD (MRN), Julien CAMMAS (MRN), Damien CHEVALIER (France Boissons), Anne-Cécile COIC (LLC), Florent CRISTOBAL (Groupe La Poste), Julien DANIEL (MRN), Morgan DAUGUET (Human Mob), Renaud DE MALLIARD (Ville de Rouen), Gérard DUCROCQ (citoyen), Georges-Olivier EDOUTHE (DDTM 76), Aude FOUCHER (Ville de Rouen/MRN), Matéi GULEA (Groupe La Poste), Gaël HAMON (Toutenvélo Rouen), Nadia MAFFEI (CCI), Abdelkrim MARCHANI (MRN), Agathe MARTINEZ (FRTP Normandie), Victor MOIGNARD (Toutenvélo Rouen), Cyrille MOREAU (MRN), Christèle MORIN-DEFORCEVILLE (MRN), Samuel NEUFVILLE (FNTR), Arthur PERRIN (Groupe GSET), Amaury PIQUIOT (Human Mob), Xavier RAMIER (STEF Transport), Michel VAREILLES (Intermarché), Charlotte VARIN (MRN), Guillaume YRONDELLE (Human Mob)

### Introduction

**Abdelkrim MARCHANI et Cyrille MOREAU** introduisent l'atelier de concertation et rappellent les ambitions de la Métropole en matière de logistique urbaine durable :

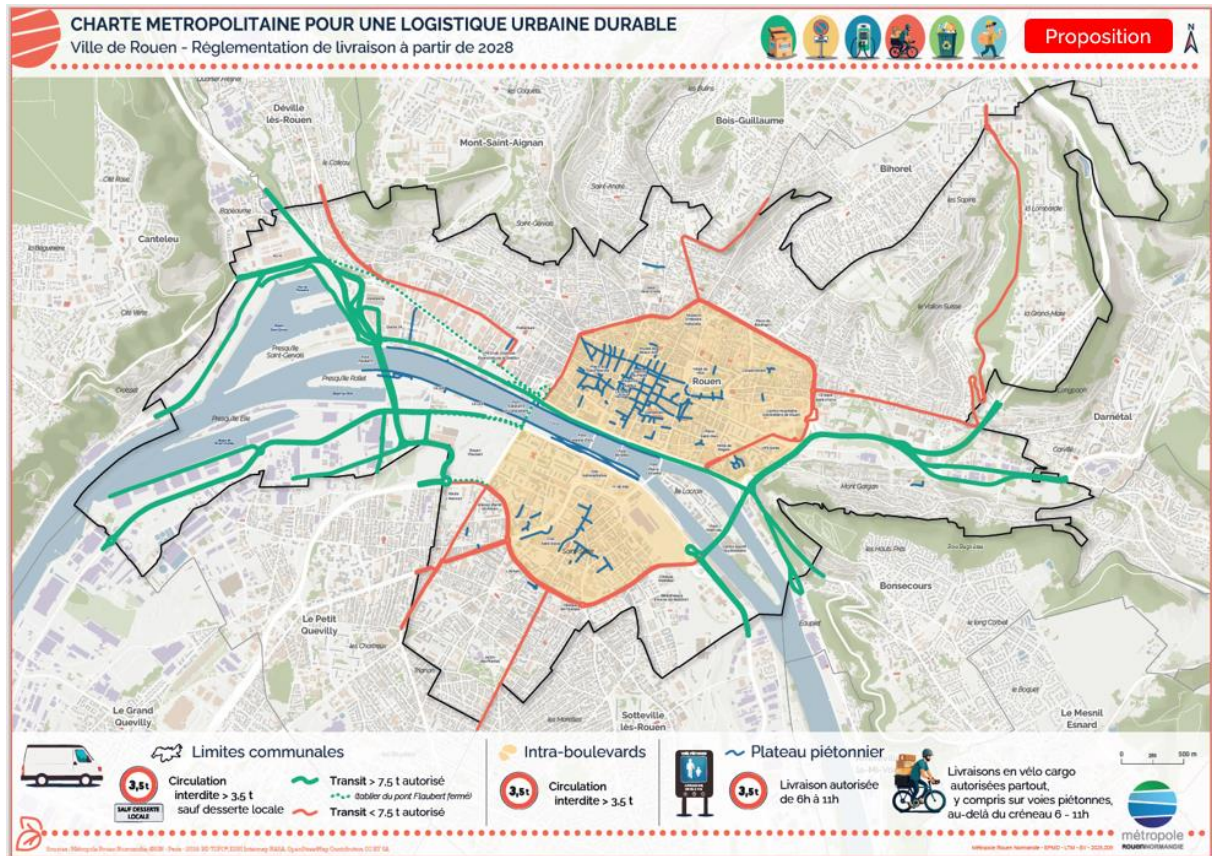
- une nécessaire évolution de la réglementation de livraison de marchandises à Rouen afin de pallier les désagréments de la situation actuelle (nuisances sonores, situation accidentogène, dégradation des espaces publics et des voiries non adaptés)
- une volonté de comprendre les contraintes des professionnels et de concerter puis d'étudier le caractère opérant de plusieurs scénarios d'évolution de la réglementation

Ils replacent la tenue de cet atelier dans le contexte de la démarche d'élaboration de la charte métropolitaine de logistique urbaine durable. Les acteurs économiques ont effectivement souhaité connaître de manière plus précise le projet d'évolution de la réglementation.

## Présentation de la Charte de logistique urbaine durable métropolitaine

**Charlotte VARIN**, cheffe de projet mobilité des marchandises à la Métropole rappelle le contexte de l'élaboration de la charte InTerLUD+ et le calendrier prévisionnel de sa mise en œuvre.

Elle présente ensuite une première base de travail en matière de réglementation : l'objectif du projet d'évolution de la réglementation de livraison est l'interdiction de circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes dans l'intra-boulevards de Rouen à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2028.



D'ici là, en 2025, la Métropole souhaite objectiver cette base de travail en poursuivant la concertation avec les partenaires de la charte, et en menant des études de faisabilité sur des solutions pour accompagner les acteurs concernés par cette évolution.

## Atelier participatif : identification des clés de réussites et des freins à la mise en œuvre d'une nouvelle réglementation de livraison

La première partie de l'atelier participatif consiste à lister les freins et clés de réussite du projet d'évolution de la réglementation présenté, en sous-groupes.

Les participants ont ainsi pu lister les éléments suivants :

- **Freins :**
  - L'interdiction des poids-lourds implique une **rupture de charge** supplémentaire, la **multiplication du nombre de petits véhicules** (charge utile de 900kg au lieu de 6t), l'augmentation de la pollution et de la congestion, et l'augmentation des temps de livraison donc **l'augmentation des coûts de livraison**

- **L'objectivation des pratiques actuelles** reste à conduire : description et chiffrage de l'impact de la logistique urbaine avec la réglementation en vigueur
  - Le **contrôle de la réglementation** actuelle n'est pas suffisant, beaucoup de véhicules de livraison sont encore sur le plateau piétonnier après 11h. Or, l'évolution de la réglementation et ses dérogations seront **plus difficiles à contrôler**.
  - Le risque de **perte d'attractivité** et de dynamisme du centre-ville si les commerçants sont moins bien livrés
  - Le **foncier se raréfie**, d'autant plus dans les centres-villes ou à proximité immédiate
  - Le **recrutement des livreurs** pourrait être plus difficile : les chauffeurs sont davantage payés lorsqu'ils ont le permis poids-lourds et ne seront pas nécessairement prêts à travailler sur des vélos. Il faudra de toutes façons recruter davantage de chauffeurs pour conduire des véhicules utilitaires légers
  - L'élargissement **des horaires de livraison** se heurterait sûrement aux riverains, qui se plaignent déjà si les livraisons sont effectuées trop tôt ou trop tard
  - La **perte du contact avec les clients** restreint la volonté de déléguer la livraison du dernier kilomètre
  - La nécessité de véhicules au gros tonnage demeure pour **certaines filières** (BTP, grosses livraisons, etc.)
  - Les alternatives aux poids-lourds ne sont pas suffisamment développées à ce jour :
    - La **cyclo-logistique** aurait besoin de cofinancement pour du matériel permettant d'effectuer les livraisons de frais (chambre froide, remorques réfrigérées) et de disposer de plus de places de stationnement dédiées
    - Le **fluvial** ne présente pas de rentabilité économique en dehors des pondéreux et des longues distances
- **Clés de réussite :**
- Se donner **plus de temps** avant la mise en œuvre d'une nouvelle réglementation ambitieuse afin de s'y préparer au mieux, et d'échanger sur les besoins en dérogation
  - **Analyser les flux** pour comprendre l'impact de l'évolution de la réglementation par filière
  - **Modéliser les effets** positifs et négatifs de la limitation du tonnage
  - **Elargir les horaires de livraison**, dès 5h au lieu de 6h sur le plateau piétonnier pour les petits tonnages
  - Installer des **click & collect dans les parkings** pour maîtriser les flux de voitures
  - **Identifier le foncier disponible** pour du dégroupage (entrepôts) et étudier l'opportunité de création d'un **centre de mutualisation des flux** à proximité du centre-ville
  - Rendre la **réglementation facilement compréhensible** pour les transporteurs et les clients
  - Communiquer sur la meilleure attractivité du centre-ville avec moins de camions
  - Tirer profit et bien **articuler les documents stratégiques et de planification** en cours de révisions (ScoT AEC, PLUi, COP2030, etc.)
  - Faire du lobbying pour l'évolution de la réglementation de la chaîne du froid
  - Simplifier la chaîne administrative pour les demandes de dérogations
  - Avoir davantage recours à la vidéo pour le **contrôle**
  - Mettre en place un **dispositif d'aides financières** pour le renouvellement des flottes et pour l'achat de matériel frigorifique pour les véhicules de petite taille (y compris les vélos)

- Accompagner les bars et restaurants pour l'installation de **monte-charge** permettant d'optimiser les durées de livraison
- Taxer fortement les gros véhicules, comme cela se fait en Italie

**Atelier participatif : identification des sujets à étudier dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle réglementation de la livraison :**

- **Analyse de flux :**
  - Réaliser des **comptages des gros véhicules dans l'intra-boulevard** par rapport au nombre de véhicules de livraison total
  - Identifier les **filières** concernées par l'abaissement de la limite du tonnage autorisé
  - Identifier les périodes de **congestion**
  - Comprendre les **typologies et besoins des commerces** : gros ou petits tonnages, fréquence des livraisons
- **Objectiver et quantifier l'impact** de la logistique urbaine à Rouen : dégradation de l'espace public, coût des aménagements du plateau piétonnier, sécurité routière (accidents), nuisances sonores, empreinte carbone
- Etudier les **bénéfices ou les inconvénients** (environnementaux, sociétaux, de qualité de vie) de différents **scénarios** d'évolution de la réglementation de livraison
- Étudier l'opportunité de faire évoluer les **horaires de livraison** : allongement de la plage horaire autorisée pour tous ou certains types de véhicules, autorisation de la livraison en horaires décalés avec éventuel stockage déporté
- Identifier le **foncier disponible** pour la création de hubs, de centres de mutualisation des flux à proximité du centre-ville mais hors de l'hypercentre (moins onéreux)
- Collecter des **retours d'expérience de centres de mutualisation des flux** existants (responsabilité, coût de la rupture de charge, etc.)
- Identifier les possibilités de **stockage mutualisé** en hyper centre pour plusieurs commerces afin de mutualiser les livraisons (Intermarché / boucherie / parfumerie) et l'opportunité de mise en place d'un service de **conciergerie** ou de « market place »
- Identifier des solutions pour accélérer la livraison, passer le moins de temps possible chez le client
- Identifier comment limiter le nombre de livraisons et encourager les clients à optimiser leurs livraisons ou en **réduire la fréquence**
- Lister et étudier les **sujets techniques et spécifiques** (BTP, minotiers ...)
- S'assurer de la pertinence de l'aménagement urbain : compatibilité de la voirie et du stationnement avec les règles de livraison
- **Aides financières :**
  - Dimensionner le **dispositif d'aides financières** au renouvellement des flottes pertinent
  - Étudier l'opportunité de **taxer les plus gros véhicules**

**Conclusion des élus :**

**Les élus** remercient les participants et synthétisent les principales vigilances exprimées, en leur apportant des premiers éléments de réponse :

- **Contrôle** : il n'est pas envisageable de réaliser les contrôles uniquement avec des êtres humains. Il faudra tirer des enseignements de la vidéo-verbalisation déployée en 2025 pour la

sécurité routière dans quelques rues de Rouen. Si cela fonctionne, il faudra interroger la possibilité d'un élargissement au contrôle des livraisons, qui ouvrirait de fait plus de possibilités de dérogations. Sans cela, il faut que la réglementation soit la plus simple possible.

- **Objectivation de la situation actuelle** : il faudra trouver un équilibre entre les effets sur la pollution et sur la dégradation de l'espace public (les aménagements en cœur de ville ne sont pas prévus pour accueillir des véhicules de plus de 12 tonnes)
- **Motorisation** : la Métropole a choisi de garder de la souplesse compte tenu de l'incertitude. On ne demande pas à tout le monde de passer à l'électrique
- **Coûts de la livraison** : le surcoût sera *in fine* répercuté aux clients. Ce qui impacte le commerce en ville ce sont les fabrications délocalisées et non le surcoût de la livraison. Il faut faire du lobbying au niveau européen pour améliorer la compétitivité de nos produits.
- **Aides financières** : si on décide de mettre en place un dispositif d'aides, il faut nécessairement que la Région en crée un pour que la Métropole puisse y abonder financièrement (ce n'est pas une compétence métropolitaine).
- **Stockage mutualisé en hypercentre** : c'est une très bonne idée à étudier, notamment en centre-ville à des endroits où les commerces disparaissent (avec sécurisation de l'accès).
- **Horaires de livraison** : l'élargissement est à étudier, notamment à partir de 5h puisque les camions poubelles circulent déjà, mais cela peut rester une gêne pour les riverains
- **Taxes** : bien que ce soit efficace pour faire évoluer les comportements, c'est compliqué de créer une taxe supplémentaire
- **Identification du foncier** : c'est stratégique et cela demande de l'anticipation, ça sera un élément déterminant de la stratégie de mise en œuvre de la nouvelle réglementation

Ils rappellent que les **prochaines étapes** sont la **signature de la charte** et l'organisation **d'autres ateliers de travail** pour poursuivre les échanges sur la **réglementation et sur les autres axes de la charte, en appui d'expertises complémentaires.**