

Concertation métropolitaine pour une logistique urbaine durable

Compte-rendu du 1^{er} atelier
de concertation avec les
professionnels du 21/09/2023



Objectifs de l'atelier



Présenter la démarche



Partager le diagnostic de la situation et les enjeux de la question de la logistique urbaine



Confirmer / infirmer le diagnostic avec les participants



Identifier les premiers leviers d'actions





Principaux enseignements de l'atelier



24 acteurs économiques et institutionnels participants



4 groupes de travail organisés

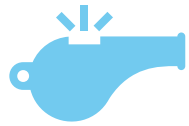


Des commerçants à mobiliser pour les futurs ateliers



Principaux enseignements de l'atelier

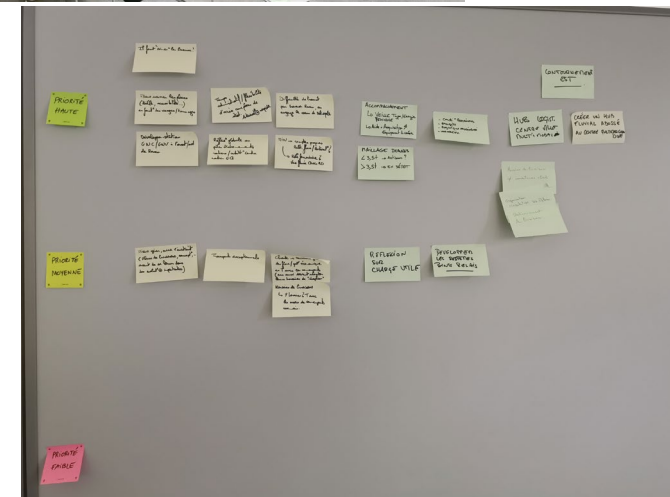
+ de 25 leviers d'amélioration identifiés



Un besoin de visibilité sur l'évolution de la réglementation



La nécessité d'un meilleur ciblage des thématiques par rapport aux acteurs présents



Diagnostic de la logistique urbaine sur le territoire métropolitain

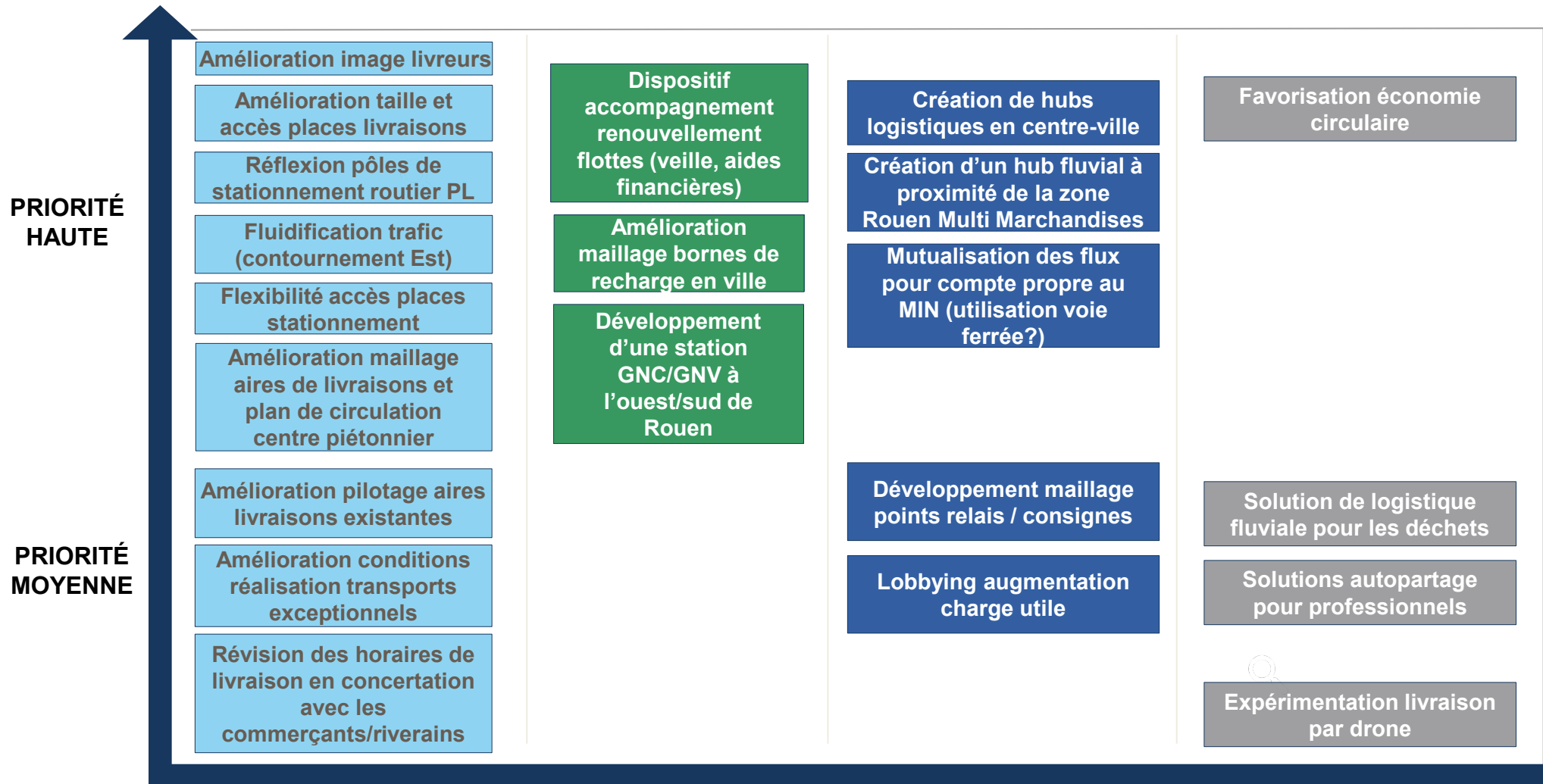
+ FORCES

- L'existence du **MIN** de Rouen qui permet la mutualisation de flux
- La présence d'un réseau **fluvial** à grand gabarit desservant le cœur de ville
- La présence d'acteurs de la **cyclo-logistique** implantés à Rouen depuis plusieurs années, qui continuent de se développer
- Une unité : le bassin de vie de la **Seine**
- Un territoire avec une **identité logistique**
- Une **aire de chalandise stratégique** avec un espace très bien connecté aux grands corridors d'échanges logistiques mondiaux

FAIBLESSES

- **Contrôles peu dissuasifs**
- Tout le monde utilise les **places de livraisons** pour des activités et besoins différents
- **Difficultés d'accès** aux lieux d'intervention pour les professionnels intervenant à domicile sur une courte durée
- **ZFE** : risque de limiter la redynamisation du centre-ville avec un impact sur les flux qui y convergent, risque de périurbanisation
- Difficultés pour les petits commerçants de changer leurs véhicules utilitaires
- Absence d'**ELU/CDU**
- **Absence d'aides financières** pour les entreprises domiciliées en dehors de la MRN
- **Circulation difficile**, trafic très dense, absence de périphérique
- Contraintes de circulation dans les zones de livraisons en centre-ville
- Une approche par filière ; une grande diversité de métiers
- L'existence de plusieurs logistiques (urbaines, industrielles, portuaires, de plateforme...)
- Un foisonnement d'études
- La livraison : un geste commercial qui limite les intérêts de mutualisation
- Attention aux coûts liés à la rupture de charge du transport fluvial
- La Seine, et ses **ruptures de charge** associées
- Le client est le décisionnaire, et doit émettre le souhait d'une logistique urbaine durable

Synthèse des actions identifiées



CONDITIONS DE
LIVRAISONS

ÉNERGIES

ORGANISATIONS
MUTUALISÉES

INNOVATION

Actions listées par les participants

Thématique 1 : conditions de livraisons

Niveaux de priorité	Actions
Priorité élevée	Améliorer l'image des livreurs 4.1
	Améliorer la taille et l'accessibilité des places de livraisons en fonction des usages et des tonnages 1.3
	Développer une station GNC/GNV* à l'ouest/sud de Rouen 2.3
	Rendre plus rapide et flexible l'accès aux places de stationnement
	Organiser une réflexion globale sur les pôles de stationnement routier (substitution centre routier du Grand-Quevilly), notamment pour les poids-lourds 4.1
	Fluidifier le trafic de transit en cœur de ville (contournement Est)
	Mutualiser les flux pour compte propre liés au MIN et réfléchir au rôle du ferroviaire (voie ferrée rive droite) 3.3 3.6
Priorité moyenne	Améliorer le suivi et pilotage de l'existant (places de livraisons, etc.) avant de se lancer dans des évolutions plus importantes 1.3
	Améliorer les conditions de réalisation des transports exceptionnels
	Engager un travail collaboratif avec les associations de commerçants et les riverains pour adapter les horaires de livraisons à la réglementation et aux contraintes opérationnelles de chacun 1.5
	Revoir les horaires de livraisons : travail à inciter entre les associations de commerçants et les riverains, afin qu'ils partagent leurs contraintes respectives 1.5

Actions listées par les participants

Thématique 2 : énergie

Niveaux de priorité	Actions
Priorité élevée	Mettre en place un dispositif d'accompagnement incluant une veille sur les différents types de véhicules et d'énergies, et une aide pour l'acquisition des véhicules et pour les équipements associés (cuves, bornes recharge) 2.1
	Améliorer le maillage des bornes de recharges sur le territoire : en ville pour les véhicules de moins de 3,5t (artisans, commerçants) et dans les dépôts des entreprises pour les véhicules de plus de 3,5t 2.2

Thématique 3 : organisations logistiques mutualisées

Niveaux de priorité	Actions
Priorité élevée	Créer plusieurs hubs logistiques en centre-ville permettant une livraison du dernier kilomètre décarbonée (entrepôts de centre-ville ?) 3.1
	Créer un hub fluvial adossé à la zone Rouen Multi Marchandises 3.2
	Réaliser le contournement Est de Rouen afin de désengorger la ville des poids lourds en transit
Priorité moyenne	Développer le maillage des points relais et de consignes à destination des particuliers 3.4
	Faire du lobbying en faveur de l'augmentation de la charge utile, permettant d'optimiser le volume de certains types de véhicules

Actions listées par les participants

Thématique 4 : innovation	
Niveaux de priorité	Actions
Priorité élevée	Accompagner la transformation de la motorisation des véhicules de livraisons 2.1 2.2 2.3
	Favoriser l'économie circulaire 3.7
	Améliorer le maillage des aires de livraisons et le plan de circulation à l'intérieur du centre piéton (travail sur table à partir d'une carte pour un regard critique sur l'existant) 1.3
Priorité moyenne	Il existe plusieurs outils réglementaires qui peuvent être un espace de coordination d'un certain nombre d'acteurs sur le sujet de la logistique et du transport de marchandises : le SCoT, le Plan de Mobilité, le Plan Local d'Urbanisme.
	Mettre en place des solutions de logistique fluviale (déchets) 3.2
	Mettre en place des solutions d'autopartage pour les professionnels 3.5
Priorité faible	Expérimenter la livraison par drones 4.4

Actions supplémentaires ressortant des échanges

- Faire **varier la réglementation** en fonction des **filières** : les camions transportant des petits colis devraient être des camions de plus petites tailles. La question du contrôle se pose.

1.5

Initier une **réflexion avec les commerçants** pour résoudre le problème de décalage entre les **horaires de livraisons** autorisés et les **horaires d'ouverture** des commerces (mise en place de sas de livraisons sécurisés, groupage des livraisons, etc.)

CONDITIONS DE
LIVRAISONS

3.5

Améliorer l'**organisation des tournées de livraisons** afin de réduire le nombre de passages dans un même point de vente (faire une tournée avec un transporteur pour identifier les problématiques ?)

2.3

Déployer des **stations multi-énergies**

ÉNERGIES

2.1

Renforcer l'aide à l'acquisition de véhicules propres et envisager la mise en place d'une **aide permettant d'équiper les dépôts** des transporteurs (cuves, bornes, etc.)

3.1

Réfléchir à la mise en place d'un **partenariat entre transporteurs** utilisant des véhicules de différentes tailles pour **desservir le centre-ville en fonction du poids** de la marchandise

ORGANISATIONS
MUTUALISÉES

- L'intérêt d'une fonction de **stockage déporté** interroge, pour les clients ? les commerçants ? Le client a souvent des marges de manœuvre supplémentaires



métropole
ROUENNORMANDIE