

JUIN 2021

Projet de Charte locale des bonnes pratiques en matière de logistique urbaine durable

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	3
LA LOGISTIQUE URBAINE, UN ROUAGE ESSENTIEL À LA MÉTROPOLE RENNAISE	4
Définition et périmètre de la fonction logistique urbaine	4
Les enjeux de la logistique urbaine	5
Economiques	5
Environnementaux	5
Sociaux	5
Urbanistiques	5
LE CONTEXTE RENNAIS	6
La logistique urbaine sur Rennes Métropole	6
Le contexte de planification et réglementaire	6
La vision des acteurs du territoire	7
OBJECTIFS ET PRINCIPES DIRECTEURS	9
Principes directeurs	9
Objectifs	9
Périmètre d'action de la Charte	10
Gouvernance et animation	10
Modalités de suivi et d'évaluation	11
Des partenaires mobilisés	11
ANNEXES	12
Axe 1 : Accompagner la transition écologique et sociale de la logistique urbaine	12
Fiche Action n°1 : Définir les conditions de création d'une Zone à Faibles Emissions Logistique	12
Fiche Action n°2 : Faire évoluer les règles et modalités d'accès des marchandises au centre-ville	13
Fiche Action n°3 : Développer les infrastructures d'avitaillement vers un mix énergétique (bio) GNV, électrique, hydrogène à l'échelle métropolitaine	14
Fiche Action n°4 : Engager la transition énergétique du parc roulant des entreprises de transport	15
Axe 2 : Des actions ancrées et adaptées au territoire de Rennes Métropole	16
Fiche Action n°5 : Valoriser et optimiser les aires de livraison	16
Fiche Action n°6 : Etudier la faisabilité d'une plateforme du dernier kilomètre	17
Fiche Action n°7 : Définir les conditions d'intégration et d'harmonisation de la logistique dans les documents d'urbanisme et dans la conception des projets d'aménagement et immobiliers	18
Fiche Action n°8 : Appliquer la Charte travaux et y intégrer la logistique urbaine	19
Fiche Action n°9 : Intégrer les usages de la livraison pour la création du réseau express vélo (REV)	20
Axe 3 : Optimiser les flux et innover, pour des actions favorables au dynamisme économique	21
Fiche Action n°10 : Accompagner la transition digitale du commerce de la métropole et optimiser l'offre logistique associée	21
Fiche Action n°11 : Définir les conditions de développement et d'accès à des zones de livraison indirecte (consignes, points relais..)	22
Fiche Action n°12 : Favoriser la « slow logistique »	23
Fiche Action n°13 : Expérimenter la mutualisation entre livreurs sur les communes périphériques et partager les données de flux de transport et de circulation entre les transporteurs et la collectivité	24
Fiche Action n°14 : Améliorer les conditions de travail des professionnels sur le terrain et prendre en compte des enjeux sociaux	25
Axe 4 : Gouvernance concertée avec l'ensemble des parties prenantes	26
Fiche Action n°15 : Etablir un état des lieux quantitatif et spatio-temporel pour mieux connaître la place de la logistique dans la ville	26
Fiche Action n°16 : Créer un observatoire, systématiser la remontée des données, consolider les ressources et être en veille	27
Fiche Action n°17 : Identifier un référent logistique urbaine pour les différents signataires de la Charte	28
Fiche Action n°18 : Faire du Comité de suivi pluridisciplinaire une instance de gouvernance forte et partagée	29
Fiche Action n°19 : Organiser des événements réguliers à destination des professionnels et des citoyens pour valoriser les actions, faire émerger des innovations et créer l'adhésion	30

PRÉAMBULE

En 2015, le secteur du transport était le plus énergivore en France, derrière le bâtiment et le premier émetteur de gaz à effet de serre (29 % des émissions). En effet, les déplacements, qui s'inscrivent dans des dynamiques de logistique urbaine ou de « logistique du dernier kilomètre », génèrent d'importantes émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques, notamment en raison de leur dépendance aux véhicules à moteur thermique.

Confrontés à de nouvelles contraintes et conscients des enjeux environnementaux, les opérateurs économiques et les collectivités territoriales doivent aujourd'hui s'associer pour répondre aux objectifs de réduction des consommations d'énergie, tout en maintenant la compétitivité des entreprises présentes sur le territoire. Ces enjeux ont été traduits dans la stratégie nationale « France Logistique 2025 », qui demande expressément de « promouvoir le développement de chartes locales en faveur d'une logistique urbaine durable, en déclinant le cadre national.

Dans ce contexte, Rennes Métropole a mené, dès 2014, la révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU). Les travaux pour la révision ont identifié la mise en place d'une Charte partenariale visant à promouvoir les bonnes pratiques en matière de mobilité durable comme un élément important de la future politique locale de déplacements des marchandises.

Les élus du territoire ont souhaité que soit bâtie cette Charte, aux côtés des partenaires locaux publics et privés de la logistique urbaine.

Il s'agit de définir un document cadre permettant de mobiliser et d'associer fortement ces partenaires autour :

- Des grands enjeux et des grands objectifs politiques pour le territoire de la métropole rennaise en 2030.
- Des principaux projets d'actions ou d'expérimentations à mener concrètement sur le territoire, à court terme et à moyen terme.

La présente Charte se veut donc un document bâti aux côtés des acteurs publics et privés de la logistique urbaine et à des fins pré-opérationnelles.

La logistique urbaine doit ainsi devenir un maillon structurant de la politique publique locale de transports-mobilités, notamment pour :

- Optimiser les activités sur le territoire
- Accompagner la mutation des activités de logistique pour une exemplarité sociale et environnementale, par une action publique identifiée sur le sujet
- Développer une culture publique sur le transport des marchandises en ville sur le territoire
- Participer à la mise en œuvre du PDU 2019-2030

La présente Charte répond à plusieurs enjeux :

- Incarner une action concertée sur la logistique urbaine sur le territoire de Rennes Métropole, concrétisant ainsi des actions de court et moyen terme et alimentant le PDU 2019-2030
- Favoriser la mise en place d'une instance de concertation pour faire vivre la Charte tout en renforçant la culture « marchandises en ville » sur le territoire
- Tenir compte de tous les impacts de la logistique urbaine : écologiques (dont gaz à effet de serre), polluants atmosphériques...), sociétaux (dont bruit, congestion, insécurité routière...) mais aussi économiques (pour les livreurs, les commerçants, les artisans...)
- Amplifier les démarches volontaires des transporteurs et des chargeurs (schémas logistiques, carburants alternatifs, Charte Objectif CO2 / Fret 21...) en levant par exemple certains freins (contraintes de la réglementation ou des aménagements urbains, difficultés à trouver du foncier...)
- Participer à la dynamique impulsée par Rennes Métropole et la Ville de Rennes pour vivre en intelligence, qui vise à accompagner et à agir.

LA LOGISTIQUE URBAINE, UN ROUAGE ESSENTIEL À LA MÉTROPOLE RENNAISE

DÉFINITION ET PÉRIMÈTRE DE LA FONCTION LOGISTIQUE URBAINE

La logistique urbaine est l'art de gérer, dans les meilleures conditions de qualité, de délais et de coûts, les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans un territoire urbain.

Elle est un pilotage global des flux du milieu urbain : flux physique de marchandises et de déchets, flux d'informations et financiers entre acteurs de la chaîne. Outre la gestion des flux, ce système inclut également le transport, le stockage, les activités économiques, les administrations, les particuliers et l'ensemble des équipements nécessaires à l'accomplissement de ces tâches.

En cela, elle ne se cantonne pas au seul milieu urbain mais à tout lieu où l'activité humaine nécessite le déplacement de fret (qu'il s'agisse d'un centre-ville, d'une zone d'activité, d'une banlieue périphérique ou encore d'un espace rural).

La logistique urbaine contribue aux émissions polluantes, à la congestion et au bruit en milieu urbain, mais elle est aussi créatrice de richesse, pourvoyeuse d'emplois non délocalisables, et participe au maintien des activités économiques dans les villes.

Les entreprises, les habitants et les usagers de la Métropole ont besoin de la logistique des marchandises. Elle permet de nourrir la population, alimenter les commerces, sites de productions, les chantiers...

Les enjeux qui gravitent autour de cette thématique sont donc variés et touchent des composantes interdé-

pendantes telles que les transports et la mobilité, l'urbanisme et l'environnement, les développements économiques et sociaux...

Lors de la co-construction de la présente Charte, la pandémie de Covid 19 a bousculé les habitudes, transformé les sociétés et challengé les organisations. La nécessité de repenser les livraisons en ville était déjà identifiée, sous l'angle critique de la pollution, de l'encombrement, de la sécurité... Mais la crise du Covid-19 a mis en lumière le rôle indispensable et stratégique de cette filière qui a permis d'assurer à chacun un approvisionnement en produits – parfois de première nécessité – malgré les mesures de confinement. La logistique urbaine doit donc désormais relever le double défi de l'accélération de son développement et de son insertion harmonieuse dans la métropole de demain.

Le transport de marchandises représente des flux que l'on estime entre 15% et 20% des véhicules.kilomètres d'une ville. Ils se répartissent entre :

- Des flux liés aux achats des ménages;
- Des flux liés à la gestion de la ville (chantiers, services publics, hôpitaux);
- Des flux liés aux activités économiques tous secteurs confondus.

Comme l'illustre le schéma ci-dessous, les ménages représentent la moitié de ces flux alors que les activités économiques en représentent environ 40%. Les flux des activités économiques ou de gestion de la ville s'organisent soit en compte propre (les générateurs des flux s'organisent avec leurs propres moyens pour transporter leurs marchandises) soit en compte d'autrui (les générateurs de flux font appel aux compétences d'entreprises spécialisées dans le transport des marchandises).

RÉPARTITION DES FLUX LOGISTIQUES SELON L'ÉMETTEUR

10 % GESTION URBAINE

- > Les déchets sont évacués.
- > Les chantiers sont approvisionnés et les gravats sont évacués.
- > Des déménagements sont réalisés.

40 % ÉCHANGES B TO B

- > Les commerces, les bureaux, les hôpitaux, les écoles, les administrations, les établissements publics et les industries sont approvisionnés.
- > Avec des cartons, des palettes, des fûts, des sacs, du vrac...
- > Par des poids-lourds, des fourgons, des voitures, des vélos...

50 % ÉCHANGES B TO C

- > Les particuliers se déplacent pour réaliser leurs achats (courses, drive, point relais).
- > Les commerçants livrent les particuliers.
- > Les transporteurs livrent les particuliers (e-commerce).

LES ENJEUX DE LA LOGISTIQUE URBAINE

ECONOMIQUES

Élément d'une chaîne logistique globale entre expéditeurs des marchandises et destinataires finaux, la logistique urbaine représente, en ordre de grandeur, le tiers du coût logistique total de l'acheminement d'une marchandise.

Le transport et la logistique représentent au sein d'une aire urbaine de nombreux emplois et le repositionnement d'activités logistiques dans l'urbain constitue une réserve d'emplois non négligeable.

Enfin, le développement économique est intimement lié à la qualité de la chaîne logistique urbaine, a fortiori à l'avenir compte tenu de la diversité des modes de consommation (commerce physique et numérique, achats déconnectés de la récupération des marchandises, personnalisation de produits au dernier moment...).

ENVIRONNEMENTAUX

Le transport représente en milieu urbain entre 35 à 50% des émissions de gaz à effet de serre : les transports de marchandises entre 15 et 20% de ces émissions contre 25 à 30% pour les voyageurs.

Du fait d'une motorisation quasiment exclusivement dépendante aujourd'hui du pétrole, les transports routiers sont une source prépondérante d'émissions de polluants

atmosphériques. En milieu urbain, les transports représentent en moyenne 70% des NOx et 32% des particules fines (PM10). Le transport de marchandises contribue à ces émissions à hauteur de 40% pour les NOx et 50% pour les particules.

La logistique urbaine est, par ailleurs, source de nuisances sonores en ville : circulation des véhicules lourds, groupes réfrigérés des camions, opérations de livraison nécessitant des manutentions sur la voirie publique.

SOCIAUX

La logistique urbaine génère aujourd'hui des impacts sociaux négatifs pour différentes catégories de professionnels et de travailleurs soumis à des modèles de distribution toujours plus performants dans un cadre économique contraint (horaires décalés, travail de nuit, amplitude de travail, pénibilité, rémunération à la tâche...). Le récent développement des plateformes numériques de mise en relation d'expéditeurs de marchandises et de coursiers a de nouveau démontré les impacts sociaux négatifs lorsque les pratiques ne sont pas encadrées.

La logistique urbaine, comme les activités logistiques en général, révèle des enjeux forts en matière de formation initiale et professionnelle pour offrir des débouchés localement au sein d'un secteur nécessitant encore de nombreuses ressources humaines.

Les exigences d'efficacité, rapidité et ponctualité imposées aux livreurs peuvent interférer avec les contraintes de la circulation routière et de conflits d'usage et générer des situations stressantes ou de conduite à risques propices aux accidents. Les livreurs sont aussi confrontés à de nombreux risques physiques entraînés par la manipulation d'objets, les chutes de plain-pied.

URBANISTIQUES

La chaîne logistique nécessite des emprises foncières pour stocker et organiser les flux de marchandises dans la ville et leur positionnement est loin d'être neutre pour l'efficacité du système de logistique urbaine et le fonctionnement de la ville dans son ensemble.

La présence du véhicule utilitaire au sein l'espace public, qu'il parcourt au quotidien dans le cadre de tournées d'approvisionnement des ménages et des activités économiques, entraîne des conflits d'usage de la voirie (double-file, dégradation accélérée de l'espace public...).

Enfin, les ménages deviennent de plus en plus structurants dans la mobilité des marchandises et le bâti ainsi que la voirie doivent tenir compte des nouvelles pratiques de consommation et de mobilité des particuliers.

LE CONTEXTE RENNAIS

LA LOGISTIQUE URBAINE SUR RENNES MÉTROPOLE

Les enjeux liés à la logistique dépassent l'échelle métropolitaine car le bassin rennais constitue un hub pour l'approvisionnement de la région Bretagne et une porte de sortie des productions régionales. Une

importante partie des flux qui traversent la métropole a une origine ou une destination située en dehors du périmètre métropolitain.

Mais l'approvisionnement du marché de la métropole constitue un enjeu majeur. Les enjeux de la logistique urbaine sont nombreux : l'activité

logistique représente environ 15% du trafic routier sur Rennes et 20 à 30% du nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules. Elle participe ainsi à environ 30% des émissions de polluants générés par le trafic routier.

TABLEAU 1 - Synthèse des caractéristiques des flux entrants / sortants des commerces rennais (Source : Logistique urbaine sur l'agglomération rennaise, Codespar, Janvier 2014)

	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	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 sas 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.	

LE CONTEXTE DE PLANIFICATION ET RÉGLEMENTAIRE

Les différents plans applicables sur la métropole rennaise intègrent des mesures impactant la logistique urbaine.

- 2015 -

Plan de Protection de l'Atmosphère 2015-2020

Le PPA déployé sur l'agglomération rennaise intègre des mesures impactant la logistique urbaine. Parmi les actions portées par le PPA, figurait notamment la réduction des émissions polluantes du transport routier de marchandises. Ce document a été prolongé d'un an pour se laisser le temps d'élaborer le 3^e PPA, qui couvrira la période 2022/2027, et visera à être en cohérence avec les orientations de la présente Charte.

- 2019 -

Plan Climat Air Énergie Territorial

De nombreuses mesures, évoquées dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU), sont réaffirmées dans le PCAET : suppression des livraisons diesel dans le centre-ville de Rennes et -30% de livraisons diesel sur le reste de la métropole à horizon 2030, mise en place d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE), déploiement d'Espaces Logistiques Urbains... Pour y parvenir, le plan prévoit notamment :
- La réalisation d'un diagnostic des

déplacements de marchandises à l'échelle de la métropole

- L'élaboration de la présente Charte d'engagement, qui doit permettre, à court terme, aux transporteurs volontaires de proposer une logistique propre tout en bénéficiant d'avantages (facilités d'accès au centre-ville...).
- Une restriction, à moyen terme, de l'accès au centre de Rennes pour les véhicules de livraison les plus polluants.
- Le déploiement d'Espaces Logistiques Urbains (ELU) et de plateformes logistiques de proximité. Des espaces fonciers permettant ce déploiement seront réservés et mis à disposition par la collectivité.
- Le test de relais colis automatiques sur l'espace public et dans certains équipements publics (stations de métro...).
- La mise en place d'aires de livraisons « dynamiques », réservées aux véhicules de livraisons et restituées au stationnement des véhicules particuliers le reste de la journée.
- Le renforcement du lien avec le territoire pour une alimentation de qualité.

Autre axe de développement identifié dans le cadre du PCAET : la transition du système alimentaire pour développer les circuits courts.

Parmi les axes de travail déjà identifiés qui pourront avoir des conséquences sur l'organisation logistique locale : la création d'une « filière lait bas-carbone », le programme « Terre de sources » pour développer la valorisation des filières de production locale, le développement, grâce au projet Breizh ALIM', d'une boîte à outils pour favoriser l'approvisionnement local en restauration collective ou encore un projet d'alimentation responsable pour l'approvisionnement des cantines des collèges et des restaurants administratifs... Rennes Métropole entend aussi structurer et organiser une offre locale pour approvisionner les restaurants collectifs et commerciaux du territoire. Un accompagnement des producteurs en circuit court et de l'industrie agro-alimentaire sera déployé pour anticiper ces mutations : diversification des modes de production, outils de traçabilité, logistique...

L'objectif affiché par la collectivité est de doter la métropole rennaise « d'une politique ambitieuse » en matière de transports et de mobilités, à l'échelle des 43 communes. Ce nouveau PDU doit permettre d'apporter des réponses aux enjeux identifiés par le territoire en matière de mobilités et de transports, à savoir notamment le climat, en inscrivant la mobilité dans l'objectif de diminution de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre, l'accessibilité, pour répondre aux besoins croissants de mobilités et la territorialisation, en développant un mix de solutions de mobilité, adaptées à chaque territoire. Le PDU dédie en parallèle certains objectifs à l'activité logistique en développant l'usage de modes plus propres par les professionnels de la livraison et par la promotion d'une logistique urbaine plus nécessaire. À ce titre, le document affirme un double objectif à l'horizon 2030 : zéro livraison réalisée en véhicule diesel dans le centre-ville de Rennes et une réduction de 30% des déplacements réalisés en diesel sur le reste de la métropole. Le PDU prévoit le déploiement de la présente Charte, établie en lien avec les professionnels, et permettant de travailler aux solutions opérationnelles (ainsi qu'à leurs modalités de mise en place) pour atteindre ces objectifs. Enfin, des engagements mutuels ont déjà été pris entre la Ville de Rennes et Rennes Métropole et des acteurs logistiques. Dernier sujet évoqué : le lancement d'études concernant les conditions de la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) à Rennes (périmètre à préciser).

LA VISION DES ACTEURS DU TERRITOIRE

Parmi les atouts du territoire de Rennes Métropole en faveur de la logistique urbaine durable, on recense en particulier la présence d'un écosystème économique prêt à agir, voire déjà engagé dans un certain nombre de démarches vertueuses :

- Un tissu d'acteurs innovants, avec une appétence particulière pour l'expérimentation, l'amélioration continue, le partenariat et le numérique (InOut)
- Des acteurs exemplaires (livraisons à vélo...) et/ou en attente de mobilisation
- Du foncier public mis à disposition (Halle Martenot)
- Une présence forte de logisticiens du fait de la position rennaise (« porte d'entrée et de sortie de la Bretagne »)
- Un réseau GNV en développement
- Un aéroport en croissance (fret)...

Concernant le centre-ville de Rennes, l'enquête « logistique urbaine » menée par le CODESPAR en 2014 auprès des commerçants avait mis en lumière les conclusions suivantes :

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

En matière de livraisons de marchandises en ville, le diagnostic mené par le CODESPAR a mis 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 à Rennes par exemple), détériorant progressivement cette situation.
- Des travaux des grands chantiers métropolitains et une mise en œuvre progressive du nouveau plan de circulation de la ville de Rennes, perçus comme pouvant dégrader la situation à court terme.

UN TERRITOIRE APAISÉ

- Un « petit » centre-ville de Rennes qui fonctionne bien
- Une population en croissance, plutôt jeune, attachée à sa « qualité de ville »
- Une desserte plutôt bonne, mais de plus en plus congestionnée, tous modes confondus
- Une appétence et une habitude des acteurs pour les démarches partenariales et l'innovation collaborative

UN ÉCOSYSTÈME ÉCONOMIQUE PRÊT À AGIR

- Une appétence du territoire pour l'innovation, l'expérimentation, l'amélioration continue et le numérique
- Des acteurs exemplaires et/ou en attente de mobilisation

UNE AMBITION POLITIQUE À AFFINER

- Une situation satisfaisante : des élus ouverts, une réglementation souple, une vision 2030 qui se dessine, le PDU comme opportunité
- Mais une ambition politique encore peu définie en matière de logistique urbaine (due au manque de données chiffrées, en l'absence d'un référent transversal, technique et politique)
- Un besoin de faire des choix, de décliner les objectifs 2030 en actions stratégiques de court et moyen termes... avec des moyens associés

8

- La montée en puissance des livraisons issues du e-commerce et à destination des commerçants, risquant d'amplifier ces difficultés, si des solutions ne sont pas construites collectivement. Les travaux menés dans le cadre de l'élaboration de la présente Charte ont permis de construire une vision partagée de la situation du territoire en termes de logistique urbaine. Les partenaires ont ainsi mis en exergue une vision de la situation assez partagée, une problématique « logistique urbaine » devenant pré-

gnante et émergeant chez les institutionnels, des acteurs économiques en attente et volontaires, des enjeux importants (attractivité du territoire, dynamisme du cœur de ville, nouveaux quartiers) et la nécessité d'impliquer l'ensemble de l'écosystème afin de développer une « culture logistique urbaine » large sur le territoire. Depuis 2018, ce diagnostic a été approfondi à travers un travail bibliographique (benchmarking national et éléments de contexte à Rennes),

mais aussi à travers des entretiens menés par Bretagne Supply Chain, selon une méthodologie qui a permis d'associer progressivement à la démarche l'ensemble des parties prenantes du territoire. Des Comités de suivi rassemblant partenaires institutionnels et représentants des professionnels du secteur ont été mis en place dès le lancement de cette démarche et jusqu'à la validation de la présente Charte, initiant ainsi une gouvernance partagée des futurs projets à mettre en œuvre.

OBJECTIFS ET PRINCIPES DIRECTEURS

PRINCIPES DIRECTEURS

La Charte instaure entre tous ses signataires une démarche d'amélioration continue des conditions de livraisons et d'enlèvements de marchandises sur le territoire en favorisant le dynamisme économique de proximité et en maîtrisant les impacts environnementaux des chaînes logistiques.

Le secteur de la logistique est vital pour le fonctionnement de l'économie métropolitaine et constitue lui-même un secteur important d'emplois. Les actions entreprises par l'ensemble des partenaires pour développer et orienter les pratiques de logistique urbaine devront donc contribuer au dynamisme économique et commercial. La présente Charte, évolutive dans le temps, définit des mesures scindées en quatre axes principaux :

AXE 1

ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE DE LA LOGISTIQUE URBAINE

Le transport de marchandises participe pour une part importante aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ainsi qu'aux nuisances sonores. Les conditions de travail et la sécurité des professionnels et des citoyens sont aussi au cœur des préoccupations des partenaires. De ce fait, il est nécessaire que les projets menés dans le cadre de la Charte respectent le principe d'une transition écologique et sociale de la logistique urbaine.

AXE 2

VIA DES ACTIONS ANCRÉES ET ADAPTÉES AU TERRITOIRE DE RENNES MÉTROPOLE

Les actions proposées par les partenaires dans le cadre de la Charte se doivent d'être adaptées au territoire métropolitain et ancrées aux réalités du terrain.

Une Charte co-construite et une gouvernance partagée

- Un outil commun
- «Gagnant-gagnant»
- Animé dans le temps

Un nécessaire pragmatisme

- Un outil engageant
- Orienté flux et usages (expérience usagers)
- Simple, concret et réaliste

Durable, éthique, équitable et solidaire doté d'une volonté ambitieuse

Un outil opérationnel définissant un cadre, nécessitant méthode et moyens

- Une Charte évolutive
- Valorisant les actions
- Sensibilisant et guidant les acteurs
- Mettant en cohérence les actions du territoire

AXE 3

PAR L'OPTIMISATION DES FLUX ET L'INNOVATION, FAVORABLES AU DYNAMISME ÉCONOMIQUE

Territoire d'innovation, la métropole rennaise doit déployer des actions innovantes pour dynamiser la logistique urbaine, optimiser les flux et fluidifier les échanges.

AXE 4

EN CONCERTATION AVEC L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES

Le secteur de la logistique est un domaine complexe, lieu de rencontre de nombreux acteurs institutionnels et professionnels. La concertation est donc une condition de réussite des projets qui s'y développent et une condition d'efficacité et d'efficience des réglementations qu'il pourrait s'avérer nécessaire de prendre à l'appui des principes et des orientations de la Charte.

La Charte est le cadre de cette concertation, dans une logique opérationnelle de suivi des projets dont le territoire s'étend du quartier à la métropole.

OBJECTIFS

Les actions de la Charte se regroupent autour de 4 grands objectifs :

- Favoriser la transition écologique/ énergétique de la chaîne logistique-
 - Intégrer la logistique urbaine dans la politique foncière et les infrastructures
 - Rationaliser et optimiser la chaîne logistique: faire évoluer les pratiques des acteurs de la logistique urbaine pour favoriser le dynamisme économique du territoire
 - Accompagner la démarche RSE des acteurs de la logistique
- ... Et d'une Gouvernance adaptée, permettant de faire vivre la Charte (suivi/ animation).

PÉRIMÈTRE D'ACTION DE LA CHARTE

Les acteurs concernés par cette Charte sont tous ceux qui participent à la logistique urbaine sur le territoire de Rennes Métropole, même s'ils appartiennent à un autre territoire.

Plusieurs périmètres pourront impliquer des actions différenciées :

- Hyper-centre de Rennes
- Centre-ville
- Ville de Rennes livraison et notamment quartiers (Blosne, Villejean...)
- Axes de transit
- Centres-villes de l'ensemble des communes métropolitaines.

En complément des zones spécifiées, d'autres périmètres spécifiques pourront faire l'objet d'actions spécifiques : Zone Village la Forme, Chantepie, route de Vern, Route du meuble, pénétrante St Malo, Aéroport, Le Rheu, ZI Sud-Est, Grand Quartier, routes de Nantes et de Lorient, axes périphériques vers Pacé, Saint Gilles, Cesson-Sévigné et Bruz.

Les travaux de Charte seront menés en priorité sur Rennes Métropole

mais pourront être portés à une échelle plus large, notamment dans le cadre de collaborations avec les autres territoires.

GOVERNANCE ET ANIMATION

Les acteurs impliqués dans les problématiques de logistique urbaine sont divers :

Afin de piloter, mettre en œuvre, évaluer et actualiser la stratégie et les mesures de la Charte, une gouvernance spécifique est mise en place. Conformément aux principes directeurs cités plus haut, les partenaires de la Charte ont souhaité que la « Charte locale des bonnes pratiques pour une logistique urbaine durable » fasse l'objet d'un pilotage et d'un suivi par un Comité de suivi associant élus et techniciens des collectivités et acteurs du territoire.

Afin d'assurer la pérennité de l'instance de concertation, des référents techniques et politiques seront identifiés au sein des organisations signataires. Pour Rennes Métropole, un référent technique est ainsi en charge du dossier marchandises en ville pour déve-

opper et entretenir des contacts suivis avec les partenaires de l'instance mais aussi, en interne, dans les différents services ayant un impact sur la mobilité : urbanisme, environnement, réglementation, stationnement...

Si la Métropole a vocation à mettre en œuvre en propre les actions qui relèvent de ses champs de compétences et constituer un creuset pour recueillir les expérimentations, les initiatives et coordonner les acteurs, la conduite d'un grand nombre d'actions sera assurée par les partenaires signataires.

Des Groupes techniques, organisés autour des 4 objectifs de la Charte cités plus haut, seront organisés pour accompagner la rédaction puis la mise en œuvre des différentes fiches actions. Chaque mesure réunira autour d'un pilote ou de co-pilotes, un cercle de partenaires et de territoires d'expérimentation.

Le tableau ci-contre présente la composition ainsi que les rôles et responsabilités des différents organes de gouvernance de la Charte :

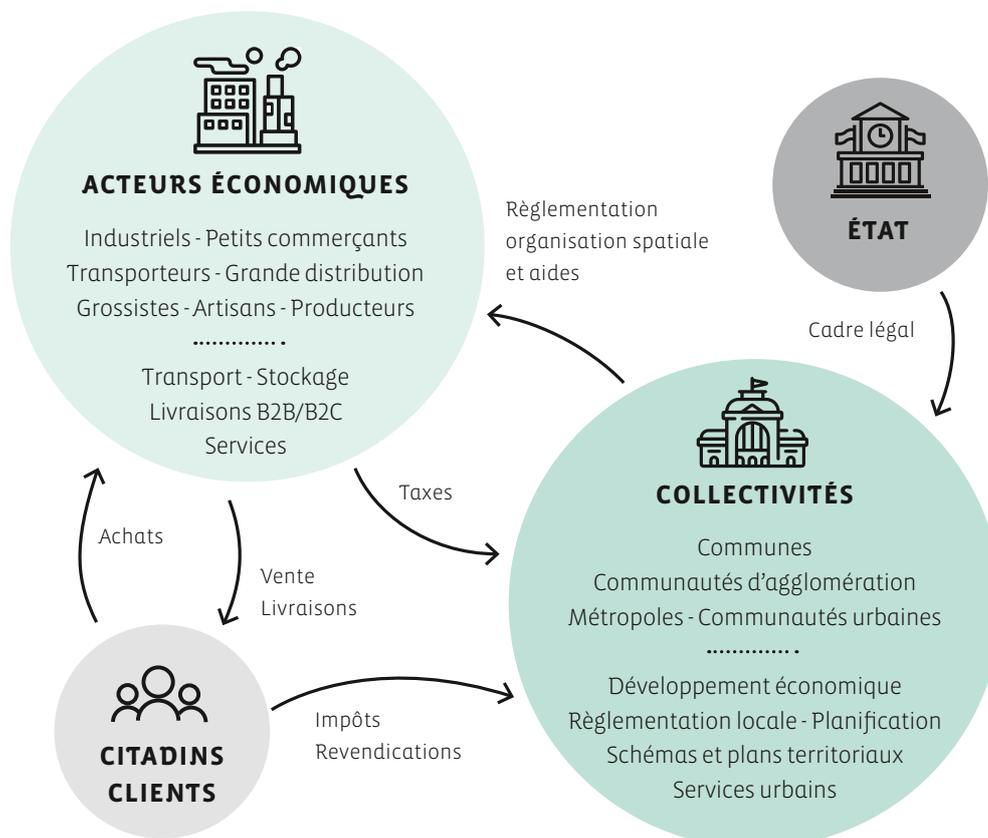
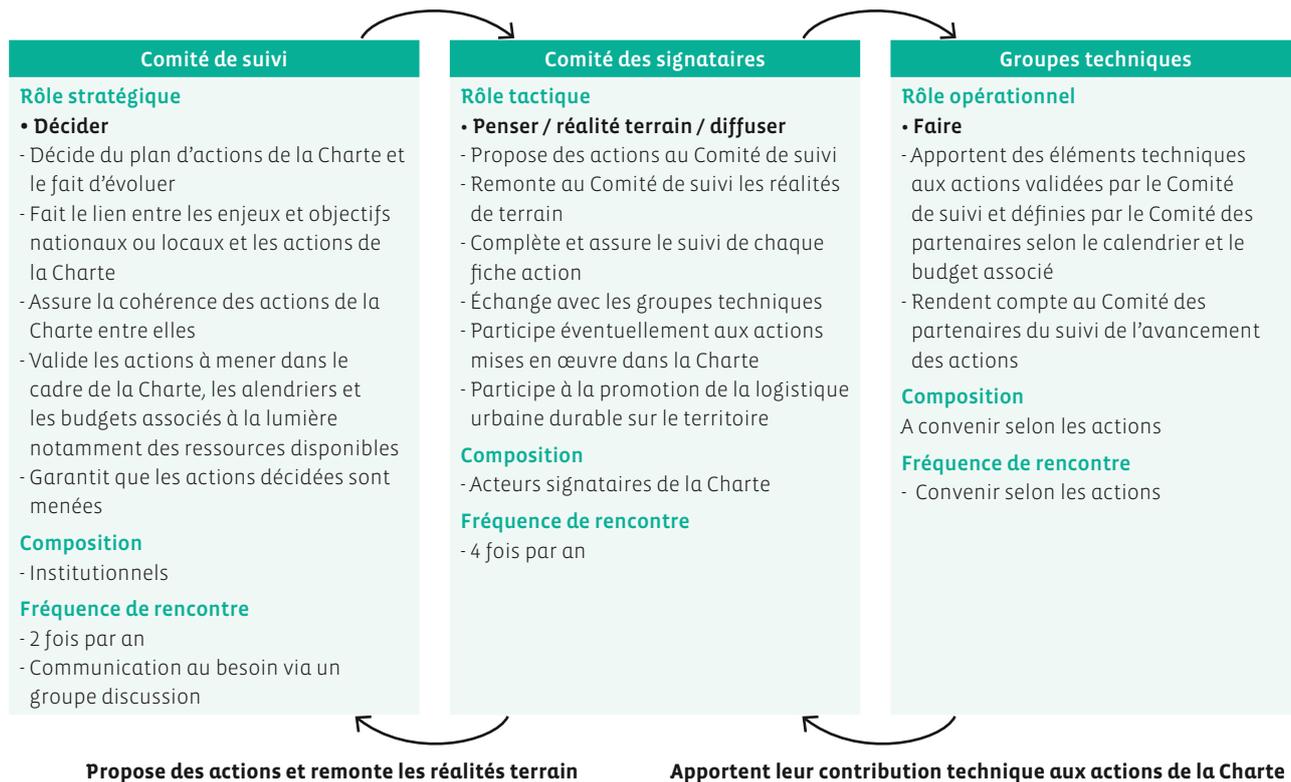


Figure 1 - Source : Interlud

Soumet la stratégie et le plan d'actions de la Charte

Soumet les besoins techniques pour le déploiement des actions



MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Le Comité de suivi de la Charte Logistique Urbaine Durable de Rennes Métropole a un rôle stratégique de décision.

Il :

- Décide du plan d'actions de cette Charte et le fait évoluer
- Fait le lien entre les enjeux et objectifs nationaux ou locaux et les actions de cette Charte
- Assure la cohérence des actions de la Charte entre elles
- Valide les actions à mener dans le cadre de la Charte, les calendriers et les budgets associés à la lumière notamment des ressources disponibles
- Garantit que les actions décidées sont menées.

Le Comité de suivi aura en charge le suivi et l'évaluation de la Charte dans le temps. Des points d'étape pour évaluer le déploiement des actions et réorienter au besoin la stratégie portée par la Charte seront a minima organisés :

- en 2024 (échéance PCAET),
- et 2030 (échéance PDU).

Une vingtaine de fiches actions est annexée à la présente Charte, regroupées autour des 4 grands objectifs de la Charte. Ces fiches actions seront définies, précisées ou révisées par l'ensemble des signataires au fur et à mesure de la vie de la Charte et de ses instances de gouvernance.

La réalisation de l'étude diagnostic à venir (état des lieux quantitatif et spatio-temporel : cf fiche action n°15) alimentera également cette réflexion sur les fiches action.

L'ensemble des actions identifiées comme prioritaires devront être finalisées à échéance 2024.

Les indicateurs de suivi et d'évaluation seront définis pour chaque action dans le cadre des groupes techniques. Ils pourront reprendre et affiner les indicateurs prévus au PDU (part des livraisons peu polluantes réalisées sur le centre de Rennes et sur la métropole rennais, nombre d'aires de livraison « dynamiques », nombre d'expérimentations d'ELU déployées, évolution du nombre de critères visant à réglementer la circulation et les livraisons dans les communes, nombre de stations de recharge publiques et privées...).

DES PARTENAIRES MOBILISÉS

L'objectif de cette démarche est de mobiliser l'ensemble de parties prenantes et des acteurs concernés par la logistique : communes et territoires de la métropole qui représentent et peuvent agir, notamment en direction des citoyens, acteurs économiques tels que les entreprises, les transporteurs, les chargeurs, les aménageurs de la logistique, les constructeurs de véhicules, les énergéticiens, les gestionnaires d'infrastructures, les chambres consulaires, les services de l'Etat, etc.

En prenant part à cette Charte, les signataires :

- Valident la stratégie globale définie par la Métropole
- S'engagent à participer à un ou plusieurs groupes de travail ainsi qu'à la définition et à la mise en œuvre d'une ou plusieurs actions relevant de leur domaine d'action
- S'engagent à contribuer aux remontées d'informations et à la diffusion des avancées de la Charte dans leurs réseaux.

La liste des signataires est annexée au présent document.

ANNEXES

NOTA : les fiches actions ci-après sont annexées à la Charte à titre d'information. Elles sont en cours d'élaboration et doivent s'enrichir des contributions de chacun au fil de la vie de la Charte et de l'avancement de la mise en œuvre de ses actions.

AXE 1 : ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE DE LA LOGISTIQUE URBAINE

Fiche Action n°1 : Définir les conditions de création d'une Zone à Faibles Emissions Logistique

DEFINIR LES CONDITIONS DE CREATION D'UNE ZONE A FAIBLES EMISSIONS LOGISTIQUE

12

Objectifs	<ul style="list-style-type: none">• Encourager le renouvellement accéléré du parc en circulation et le développement de véhicules à faibles émissions• Réduire la dépendance au diesel• Favoriser la transition énergétique du territoire
Présentation	<p>Le Plan de déplacements urbains de Rennes Métropole affirme un double objectif à l'horizon 2030 : zéro livraison réalisée en véhicule diesel dans le centre-ville de Rennes et une réduction de 30% des déplacements réalisés en diesel sur le reste de la Métropole. Il prévoit le lancement d'études pour une future mise en place d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) à Rennes.</p> <p>Mettre en place une restriction de circulation en rapport avec les niveaux de pollution des véhicules consiste à interdire la circulation, dans un périmètre défini, aux véhicules les plus polluants. Cette mesure environnementale a pour objectif de réduire les émissions de polluants pour améliorer la qualité de l'air et la santé publique.</p> <p>Cette action sera déployée en lien avec les Fiches Actions n°2, 3 et 4.</p>
Propositions de modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">• Étude préalable (réglementaire) permettant la connaissance du parc local et l'estimation des gains envisageables• Rédaction du projet d'arrêté• Consultation des autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, des conseils municipaux des communes limitrophes, des gestionnaires de voirie et des chambres consulaires concernées.• Mise à la disposition du public du projet d'arrêté, de l'étude et des avis recueillis• Évaluation régulière (au moins tous les trois ans) de l'efficacité au regard des bénéfices attendus
Coût	<ul style="list-style-type: none">• Étude de préfiguration à la mise en place d'une ZFE : entre 50 à 400k€• Dépenses de communication, de concertation, temps de travail agent collectivité entre autres pour les contrôles
Acteurs	Rennes Métropole - AUDIAR - ADEME - DREAL- Transporteurs - Commerçants
Temporalité	Court terme

FAIRE EVOLUER LES REGLES ET MODALITES D'ACCES DES MARCHANDISES AU CENTRE-VILLE

Objectifs	<ul style="list-style-type: none">• Encourager le renouvellement accéléré du parc en circulation et le développement de véhicules à faibles émissions• Réduire la dépendance au diesel• Favoriser la transition énergétique du territoire
Présentation	<p>L'enquête menée dans le cadre du « diagnostic partagé », réalisé par le CODESPAR en 2014 a permis de faire émerger, du point de vue des commerçants, la volonté d'élargir les horaires de livraison et d'améliorer le plan de circulation et la signalisation dans le centre-ville de Rennes.</p> <p>Le Plan de déplacements urbains de Rennes Métropole affirme un double objectif à l'horizon 2030 : zéro livraison réalisée en véhicule diesel dans le centre-ville de Rennes et une réduction de 30 % des déplacements réalisés en diesel sur le reste de la métropole.</p> <p>La réglementation peut accompagner les objectifs en matière de politique des marchandises. Celle-ci peut concerner :</p> <ul style="list-style-type: none">• Les horaires de livraison pour réduire les conflits d'usage de la voirie en soulageant les pointes de trafic voyageurs et en garantissant un confort d'usage du centre-ville pour les piétons et les cyclistes. Ce paramètre réglementaire est l'occasion de sensibiliser les destinataires des marchandises sur la nécessité qu'ils s'intéressent aux conditions de livraisons et qu'ils adaptent leurs comportements et leurs moyens pour réceptionner leurs marchandises (en lien avec la Fiche Action n°13).• Le gabarit / poids autorisé• Les paramètres environnementaux (en lien avec la Fiche Action n°1)
Propositions de modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">• Affichage en Mairie et envoi en Préfecture.• Communication préalable à sa mise en place auprès des transporteurs, des commerçants et des riverains• Diffusion de l'information sur la nouvelle réglementation via les organisations professionnelles• Mise à disposition des professionnels des données afin qu'ils puissent les utiliser dans leurs applications de cartographie et de guidage
Acteurs	Rennes Métropole - DREAL - Bureau des Temps - Transporteurs logisticiens - Artisans - Commerçants

Fiche Action n°3 : Développer les infrastructures d'avitaillement vers un mix énergétique (bio) GNV, électrique, hydrogène à l'échelle métropolitaine

DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES D'AVITAILLEMENT VERS UN MIX ÉNERGÉTIQUE (BIO) GNV, BORNES ÉLECTRIQUES, HYDROGÈNE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

Objectifs	<ul style="list-style-type: none">• Encourager le renouvellement accéléré du parc en circulation et le développement de véhicules à faibles émissions• Réduire la dépendance au diesel• Favoriser la transition énergétique du territoire
Présentation	<p>Le Plan de déplacements urbains de Rennes Métropole affirme un double objectif à l'horizon 2030 : zéro livraison réalisée en véhicule diesel dans le centre-ville de Rennes et une réduction de 30 % des déplacements réalisés en diesel sur le reste de la métropole.</p> <p>Les avancées technologiques permettent de réduire les pollutions atmosphériques et sonores, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre, occasionnées par les véhicules. Néanmoins, le recours à ces véhicules souffre encore de plusieurs problématiques freinant leur déploiement auprès des professionnels : coût d'achat, disponibilité des stations d'avitaillement ou de recharge, autonomie, capacités d'emport... Une des contraintes au recours à des flottes de véhicules plus respectueux de l'environnement est l'accès au carburant.</p> <p>Bien que certains opérateurs développent leur solution privative lorsqu'ils atteignent la masse critique leur permettant de le faire, la collectivité dispose de leviers pour accélérer la création de points d'avitaillement publics et ainsi participer au déploiement des nouvelles motorisations (gaz, électrique, hydrogène...).</p> <p>Afin d'assurer, à l'échelle du département, une même qualité de service à l'ensemble des usagers et une parfaite interopérabilité en matière d'infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE), Rennes Métropole a transféré la compétence de création et d'entretien des infrastructures de charges nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables au SDE35 depuis fin 2018.</p> <p>En décembre 2020, quatre stations bioGNV sont accessibles sur le territoire de Rennes Métropole. D'autres projets, portés notamment par la SEM Energ'IV, devraient émerger dans les prochains mois.</p> <p>L'objectif de la feuille de route bretonne de déploiement de l'hydrogène rechargeable, est de permettre l'identification des boucles locales de production et d'usages d'hydrogène renouvelable et bas carbone. La démarche vise également à développer les projets innovants afin de positionner le territoire breton en domaine d'excellence.</p>
Propositions de modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">• Recensement des besoins actuels de professionnels et du développement potentiel de la filière (localisations cohérente avec les espaces logistiques existants et à venir (publics et privés), type de connectique, type de charge, gestion du turn-over sur les places)• Identification des potentiels usages selon les typologies d'alimentation énergétique• Déploiement d'infrastructure de recharge publique complémentaire et de stations d'avitaillement (bioGNV) et hydrogène
Territoire d'application ou d'expérimentation	Rennes Métropole
Acteurs	Syndicat départemental d'énergie - Transporteurs - Logisticiens - Rennes Métropole - AUDIAR - Commerçants - ADEME

ENGAGER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU PARC ROULANT DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Objectifs

- Encourager le développement de véhicules à faibles émissions
- Réduire la dépendance au diesel
- Favoriser la transition énergétique du territoire

Présentation

Le Plan de déplacements urbains de Rennes Métropole affirme un double objectif à l'horizon 2030 : zéro livraison réalisée en véhicule diesel dans le centre-ville de Rennes et une réduction de 30 % des déplacements réalisés en diesel sur le reste de la métropole.

Les avancées technologiques permettent de réduire les pollutions atmosphériques et sonores, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre, occasionnées par les véhicules. Néanmoins, le recours à ces véhicules souffre encore de plusieurs problématiques freinant leur déploiement auprès des professionnels : coût d'achat, stations de ravitaillement ou de recharge, autonomie, capacités d'emport...

Propositions de modalités de mise en œuvre

Benchmark des typologies de matériel en fonction des besoins de transport

Mise en valeur des opérateurs utilisant d'ores et déjà des véhicules à faibles émissions sur le territoire

Étude des mesures incitatives possibles (financières, opérationnelles, réglementaires) (cf. Fiche Action n°2)

Prise en compte des critères environnementaux (transport à faible émission) dans les appels d'offres publics et privés

Acteurs

Transporteurs logisticiens - Rennes Métropole - ADEME - DREAL

Fiche Action n°5 : Valoriser et optimiser les aires de livraison

VALORISER ET OPTIMISER LES AIRES DE LIVRAISON

Objectifs

- Étude du positionnement et de l'adéquation des aires existantes
- Mise en œuvre d'aires dynamiques
- Déploiement du contrôle des aires de livraison et des arrêts «minute»

Présentation

Les conclusions du « diagnostic partagé », réalisé par le CODESPAR en 2014 indiquaient que du point de vue des commerçants rennais, la problématique la plus fréquemment rencontrée était le stationnement des livreurs à proximité de leur local. L'enquête a permis de faire émerger, du point de vue des commerçants, la nécessité d'améliorer les zones de stationnement des véhicules en adoptant les aires de livraisons pour faciliter l'acheminement et de créer des zones de livraison supplémentaires.

Du point de vue des transporteurs, un certain nombre de difficultés se posaient en matière de livraison du dernier kilomètre. Les professionnels intervenant dans le centre-ville évoquaient 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

Il existait, en 2014, 90 emplacements dédiés aux livraisons de marchandises sur la ville de Rennes dont 54 dans le centre-ville. En dépit de cette offre de stationnement dédiée, seulement 20 % environ des livraisons opérées dans le centre-ville de Rennes étaient 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'expliquait, 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 étaient souvent occupées par des véhicules de particuliers en stationnement.

L'aire de livraison est l'outil de logistique urbaine par excellence : elle est très répandue, elle s'insère sur l'espace public et est totalement maîtrisée par la collectivité.

Les retours d'expérience soulignent que le contrôle des réglementations est primordial pour que la collectivité s'assure de leur respect. Dans les collectivités qui en disposent, le contrôle des aires de livraison est essentiel pour garantir leur bon fonctionnement. Certaines collectivités ont mis en place un disque horaire permettant de faciliter le contrôle des aires. D'autres collectivités ont pu mettre en œuvre des outils technologiques tels que des capteurs permettant de contrôler la durée d'arrêt.

Propositions de modalités de mise en œuvre

- Étude du positionnement et de l'adéquation des aires existantes

Ce travail permet de déterminer les aires de livraison à préserver, celles à supprimer et celles à réaménager. Il peut être phasé et mené, dans un premier temps, sur les zones les plus sensibles en termes de congestion et de conflits d'usages de la voirie, en collaboration avec les professionnels du transport et les commerçants.

- Mise en œuvre d'aires dynamiques

En fonction de l'environnement immédiat des aires, c'est-à-dire de la nature des commerces à livrer, ainsi que des objectifs et de la politique de stationnement de la collectivité, des créneaux horaires durant lesquels les aires de livraison sont réservées aux véhicules réalisant une opération de livraison et/ou d'enlèvement peuvent être définis.

Des expérimentations pourront être menées autour d'un service d'information sur la disponibilité et de réservation des aires de livraison permettant de connaître en temps réel la disponibilité des aires de livraisons et d'effectuer une réservation.

- Déploiement du contrôle des aires de livraison et des arrêts «minute»

Indicateurs

Taux de rotation horaire sur les aires de livraison (rapport entre le nombre de véhicules relevés en stationnement licite sur aires de livraison et le nombre d'aires de livraison, rapporté sur une heure)
 Taux d'infraction (fréquence des contrôles menés, nombre d'infractions signalées sur les aires de livraison rapporté au nombre d'aires de livraison)
 Taux de stationnement illicite (nombre de stationnement illicite rapporté au nombre d'aires)

ETUDIER LA FAISABILITE D'UNE PLATEFORME DU DERNIER KILOMETRE

Objectifs	Optimiser les flux logistiques
Présentation	<p>Au regard des besoins de proximité avec le centre-ville et la problématique foncière (coût important et disponibilité limitée), la mise en place d'infrastructures dédiées à la logistique du dernier kilomètre en centre-ville avait été évoquée (espaces de logistique urbaine (ELU)...) dans le cadre de l'enquête menée par le CODESPAR dès 2014.</p> <p>Plusieurs mécanismes socio-économiques (étalement urbain, coût du foncier en centre-ville...) ont conduit les transporteurs et logisticiens à s'implanter en périphérie des centres-villes. Il en résulte une perte d'efficacité pour les transporteurs qui ont en charge la distribution des marchandises en ville. D'une part, les véhicules utilitaires venant de la périphérie sont pris dans la congestion (et y contribuent), allongeant les durées des tournées. D'autre part, les distances moyennes des «marches d'approche» (trajet séparant la base du transporteur et la zone de distribution) en sont allongées, ce qui pèse sur la consommation énergétique.</p> <p>L'arrivée massive des marchandises en centre-ville et leur gestion à proximité des zones de distribution est donc une piste d'optimisation importante à laquelle les Espaces Logistiques Urbains (ELU) peuvent répondre.</p>
Propositions de modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> • Définition du type d'ELU le plus approprié en fonction des couvertures spatiale et fonctionnelle recherchée - Zones Logistiques Urbaines (ZLU), regroupant plusieurs entreprises de transport. Elles ont pour rôle de rapprocher les acteurs de la logistique urbaine de leurs clients (les chargeurs). Elles s'intègrent dans les schémas logistiques régionaux et permettent aux transporteurs de rationaliser leurs flottes de véhicules. - Centres de Distribution Urbaine (CDU), plates-formes de groupage-dégroupage. Leur principal rôle est de gérer les flux à destination des zones denses. En ce sens, ils se situent en général à quelques kilomètres du centre-ville. - Points d'Accueil des Véhicules (PAV), infrastructures dédiées à l'affectation d'une partie de la voirie au stationnement de véhicules pour le transport de marchandises. Elles peuvent proposer des services complémentaires. - Points d'Accueil des Marchandises (PAM), permettant de concentrer les envois à destination ou en provenance d'une zone contrainte, sans que le destinataire ou l'expéditeur n'ait à croiser le transporteur. - Boîtes Logistiques Urbaines (BLU), rôle d'interface entre le livreur et le destinataire, sans que pour autant les deux parties aient à se rencontrer. Il peut s'agir de boîtes mobiles ou fixes qui sont implantées au niveau d'une rue ou d'un bâtiment. • Étude de faisabilité
Acteurs	Rennes Métropole - Promoteurs - Aménageurs Transporteurs - Logisticiens - Commerçants - AUDIAR

Fiche Action n°7 : Définir les conditions d'intégration et d'harmonisation de la logistique dans les documents d'urbanisme et dans la conception des projets d'aménagement et immobiliers

DÉFINIR LES CONDITIONS D'INTÉGRATION ET D'HARMONISATION DE LA LOGISTIQUE DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME ET DANS LA CONCEPTION DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ET IMMOBILIERS

Objectifs Définir les outils pertinents à mobiliser (documents d'urbanisme, guides, ...) pour :

- Apporter de la cohérence et de la continuité aux politiques marchandises
- Donner une vision aux acteurs économiques- Valoriser à un niveau supra-territorial les politiques marchandises de la collectivité
- Mieux prendre en compte la logistique dans la conception des Z.A.C. et des projets immobiliers (prévoir les fonctions logistiques et en particulier la réception des colis dès la conception des immeubles)

Présentation La logistique urbaine est une fonction support de la plupart des activités urbaines (commerce, bureau, artisanat, construction, culture-loisir, santé...), et de plus en plus un service support aux habitants (livraisons à domicile, retours produits). Elle est par conséquent en interaction permanente avec le tissu urbain, sa performance accompagnant la dynamique des échanges de la ville tout en étant intimement liée aux stratégies en matière d'aménagement du territoire. Les collectivités disposent, à différents échelons territoriaux, de nombreux leviers tant sur le plan de la planification que sur celui de l'urbanisme opérationnel.

La collectivité doit analyser, synthétiser et comparer les contenus relatifs à la logistique urbaine et au transport de marchandises des différents documents de planification.

Cette analyse déterminera la cohérence entre les contenus des différents documents, la compatibilité des éléments marchandises avec les obligations réglementaires et la cohérence des éléments marchandises avec le système d'objectifs. Elle prendra également en compte les enjeux d'évolution de ces documents au regard de la rapidité d'évolution des usages et de leur nécessaire anticipation.

Les documents potentiellement concernés sont les suivants : le SRCAE, le PRQA, le PPA, l'Agenda 21, le SCoT, le PLUi, le PDU, le PCAET, ...

Par ailleurs, logisticiens et opérateurs de transport ont besoin de se rapprocher des lieux de consommation, de se positionner dans le bassin de consommation pour répondre aux exigences du marché.

La logistique doit trouver sa place dès la programmation des projets, à l'échelle des quartiers (rue, immeuble...), des équipements et infrastructures (gares), des zones d'activités, des ZAC... Il faut prévoir les aménagements et les solutions logistiques de bout en bout.

Cela comprend un large spectre d'outils : l'immobilier mixte ou dédié (espace urbain de distribution, agence de cœur de ville), solutions mobilières (consignes), les aires de livraison, zone de stationnement et de rechargement, solutions en espace clos ou ouvert et axes de circulation.

Propositions de modalités de mise en œuvre

- Recenser les documents de planification qui s'imposent à la collectivité territoriale ainsi que ceux qu'elle doit réaliser
- Identifier les différents paragraphes « marchandises / logistique urbaine » et évaluer leur cohérence par rapport aux objectifs de la collectivité, aux documents entre eux
- Produire un document de sensibilisation, destiné aux collectivités et aux aménageurs afin de parler et de partager un langage commun
- Réaliser un guide pour aider les collectivités à mesurer leurs besoins en termes de logistique selon la taille des opérations,

Indicateurs Nombre de documents de planification abordant le TMV rapporté au nombre total de documents de planification

Acteurs Rennes Métropole - Transporteurs - Logisticiens - Commerçants - Aménageurs - CARSAT - Promoteurs, Aménageurs et constructeurs - AUDIAR

APPLIQUER LA CHARTE TRAVAUX ET Y INTÉGRER LA LOGISTIQUE URBAINE

- Objectifs**
- Assurer le bon fonctionnement des usages de l'espace public durant les chantiers
 - Répondre aux difficultés temporaires induites par la réalisation de chantiers en milieu urbain contraint
 - Maintenir de bonnes conditions de desserte des activités économiques environnantes et notamment des commerces
 - Contribuer à mieux faire accepter les chantiers en amont de leur réalisation et pendant leur exécution
 - Intégrer les fonctions logistiques dans tous les projets d'aménagement/de territoires

Présentation

La collectivité intervient sur les espaces publics au titre de l'ensemble des chantiers qu'elle réalise sous sa propre maîtrise d'ouvrage. Ces chantiers, eu égard à leur taille, leur localisation et à leur durée, viennent perturber le fonctionnement de la ville à différentes échelles : très localement (par exemple accès au pas de porte) et plus largement (par exemple itinéraires de contournement). La Ville de Rennes et Rennes Métropole ont établi une Charte travaux en 2015 pour anticiper ces impacts (sur la circulation générale, sur les transports en commun, sur les modes actifs...) et demander aux maîtres d'ouvrage des chantiers de respecter un ensemble d'objectifs. Cette Charte travaux est en cours d'actualisation. Une approche logistique des chantiers d'espaces publics combinée à une prise en compte de l'approvisionnement des riverains et établissements économiques du quartier pendant les travaux peut permettre d'améliorer les conditions de vie et de déplacement dans l'environnement du projet en cours de réalisation.

L'opportunité d'une solution logistique pour l'organisation des chantiers de voirie en milieu contraint pourra être étudiée en s'appuyant sur un ou deux cas d'usage (opération de grande envergure) ou pour l'ensemble des opérations prévues en milieu contraint.

Les chantiers d'espaces publics sont un moment de la vie d'un quartier jugé comme fortement perturbant. Parmi ces contraintes, les conditions de livraison et d'enlèvement des marchandises auprès des commerces (à la fois l'approvisionnement des commerces par les opérateurs logistiques mais également le retrait des marchandises des clients de ces commerces) peuvent être améliorées par des solutions logistiques.

- Propositions de modalités de mise en œuvre**
- Actualiser la Charte travaux.
 - Identifier les acteurs des chantiers d'espaces publics les plus impactants pour identifier les agences des principales entreprises de réalisation qui interviennent sur ces chantiers.
 - Construire une solution de planification des flux de chantier s'appuyant sur des personnels dédiés et un outil informatique mutualisé à l'échelle du chantier ou de plusieurs chantiers
 - Construire une solution de stockage des matériaux, des matériels, des véhicules, pouvant s'appuyer sur une ou plusieurs plateformes, voire les entreprises de réalisation

- Indicateurs**
- Charte travaux actualisée et appliquée
 - Nombre de chantiers avec logistique dédiée
 - Nombre d'arrêtés municipaux précisant un jalonnement spécifique suite à un chantier (desserte du chantier ou des commerces concernés)
 - Niveau de satisfaction des usagers par enquêtes

Acteurs

Transporteurs logisticiens - Promoteurs - Constructeurs - Aménageurs - Rennes Métropole - Commerçants

Fiche Action n°9 : Intégrer les usages de la livraison pour la création du réseau express vélo (REV)

INTEGRER LES USAGES DE LA LIVRAISON POUR LA CREATION DU RESEAU EXPRESS VELO (REV)

Objectifs

- Maintenir de bonnes conditions de desserte des activités économiques environnantes et notamment des commerces
- Intégrer les fonctions logistiques dans tous projets d'aménagement/de territoires

Présentation

Inscrit dans le Plan climat-air-énergie territorial, le réseau express vélo constitue l'armature du prochain schéma directeur vélo métropolitain.

Le réseau express vélo consiste pour l'essentiel en des liaisons cyclables situées entre Rennes et les communes de la première ceinture, et desservira 80 % des habitants de Rennes Métropole. L'objectif est d'atteindre une vitesse moyenne de 20 km/h grâce à des liaisons sécurisées, ce qui ne signifie pas nécessairement en site propre partout.

Acteurs

Rennes Métropole – Transporteurs logisticiens

AXE 3 : OPTIMISER LES FLUX ET INNOVER, POUR DES ACTIONS FAVORABLES AU DYNAMISME ÉCONOMIQUE

Fiche Action n°10 : Accompagner la transition digitale du commerce de la métropole et optimiser l'offre logistique associée

ACCOMPAGNER LA TRANSITION DIGITALE DU COMMERCE DE LA METROPOLE, ET OPTIMISER L'OFFRE LOGISTIQUE ASSOCIÉE

Objectifs

- Accompagner la transition digitale du commerce en intégrant tout à la fois :
 - l'amont : sensibilisation, appropriation du numérique, développement de nouvelles solutions...
 - l'aval : service de regroupement des commandes, services de livraison mutualisés, logistique urbaine...
- Dans un process global co-construit avec les acteurs.

Sensibiliser les commerçants et les artisans à l'optimisation de leurs pratiques de transport ou de leurs modes de commande

21

Présentation

La transition numérique est une évolution incontournable de la filière commerce et l'offre logistique constitue l'indispensable volet aval et serviciel de la digitalisation des commerçants. Si cette digitalisation de la filière est largement engagée, les niveaux de maturité numérique restent très disparates ; il apparaît donc nécessaire d'accompagner les commerçants dans une meilleure connaissance et appropriation des solutions afin de les accompagner dans cette transition et dans le développement de solutions logistiques associées les plus efficaces possibles.

Le transport en compte propre en particulier est diffus et représente une activité annexe pour les commerçants et les artisans. Ces derniers peuvent ainsi optimiser leurs pratiques de transport ou leurs modes de commande s'ils sont sensibilisés aux gains générés par ces rationalisations.

Propositions de modalités de mise en œuvre

- Expérimenter le remplacement de la livraison à domicile du commerçant isolé par un service de ramasse et de livraison par un opérateur commun.
- Accompagner les métiers de l'artisanat et services vers une mutualisation des moyens (locaux, véhicules, services...)
- Lancer une campagne d'information auprès des commerçants et des artisans présentant les solutions digitales disponibles
- Conception d'un guide de bonnes pratiques de livraison, présentant quelques principes et leurs bénéfices économiques et environnementaux pour le client-citoyen et les commerçants (respect des aires de livraison, rationalisation des commandes, facilitation de la réception des marchandises, extension des plages de livraison...), impression et distribution auprès des commerçants

Acteurs

Commerçants et artisans - Transporteurs - Logisticiens - Rennes Métropole

Fiche Action n°11 : Définir les conditions de développement et d'accès à des zones de livraison indirecte (consignes, points relais...)

DÉFINIR LES CONDITIONS DE DÉVELOPPEMENT ET D'ACCÈS À DES ZONES DE LIVRAISON INDIRECTES (CONSIGNES, POINTS RELAIS...)

Objectifs Identifier les enjeux et les impacts directs et indirects du développement des zones de livraison indirectes (consignes, points relais...) et en étudier la faisabilité pour en préciser l'opportunité et les conditions de mise en œuvre (calendrier, moyens, points de vigilance...)

Présentation

Les conclusions du « diagnostic partagé », réalisé par le CODESPAR en 2014, indiquaient que 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.

Les zones de livraisons indirectes (ou BLU : Boîtes Logistique Urbaine) sont des équipements qui assurent la désynchronisation des opérations de livraison et de retrait des marchandises par le destinataire, sans intervention humaine.

La BLU est partagée par une multitude d'expéditeurs et de destinataires (consignes). Objectif : mettre en œuvre une interface qui relie des transporteurs et des destinataires sans que la présence d'une personne sur le lieu de transfert soit requise. L'intérêt de ces outils est lié à la maîtrise du temps ; en effet la notion d'heure de livraison est particulièrement importante pour tous les acteurs du système avec bien souvent des intérêts opposés. La présence de « boîtes » qui font relais entre le transporteur et le client peut résoudre ces approches contradictoires.

Les « boîtes logistiques urbaines » (BLU) sont des équipements dont la représentation, le potentiel, les dimensions sont très variables, depuis le sas où peuvent être déposés quelques colis (mutualisation de l'espace de livraison pour plusieurs fournisseurs) jusqu'à des casiers gérés par des organisations complexes faisant appel à des technologies sophistiquées (mutualisation de l'espace pour plusieurs destinataires).

Elles sont implantées en des endroits stratégiques faciles d'accès pour les clients, que ces lieux soient privés tels que les commerces et immeubles d'habitation, ou publics tels que les gares, parkings, etc. La livraison à domicile (LAD) se développe en partie à travers ces outils ; les questions du maillage du territoire urbain et de leur usage par de multiples opérateurs (plutôt que des solutions développées par chacun d'entre eux) restent actuellement prégnantes.

Les BLU se développent sous la pression des livraisons du e-commerce par le biais de différents opérateurs privés déployant chacun leur solution.

L'action vise donc à préciser les conditions d'implantation de ces BLU : pour quels produits ? quelles sont les attentes des commerçants et des consommateurs ? quelles modalités d'exploitation et quel modèle économique ? quel impact sur la fréquentation des centralités urbaines ?

Acteurs Rennes Métropole - Aménageurs - Transporteurs Logisticiens - Commerçants

Fiche Action n°12 : Favoriser la « slow logistique »

FAVORISER LA « SLOW LOGISTIQUE »

Objectifs	<ul style="list-style-type: none">• Faire du consommateur un acteur de la transformation logistique en solutions écoresponsables• Sensibiliser le consommateur à l'impact de ses modes de vie et de consommation sur l'importance et la nature des flux logistiques
Présentation	<p>La rupture numérique et les évolutions technologiques laissent entrevoir les contours d'une logistique nouvelle.</p> <p>Elle contribue aux évolutions des pratiques d'achats des consommateurs, via le e-commerce notamment. Si les logistiques sont nombreuses, elles sont rarement appréhendées par les consommateurs. Dans la mesure où ces derniers deviennent des acteurs influents de la chaîne de décision logistique, il s'avère opportun d'apporter aux habitants les éléments qui leur permettront de mieux comprendre la nécessité de la logistique, du lien direct entre leurs comportements, les flux et les lieux logistiques.</p>
Propositions de modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">• Construction d'éléments pédagogiques• Définition des modalités de communication visant à sensibiliser les consommateurs
Acteurs	Commerçants - Transporteurs logisticiens

Fiche Action n°13 : Expérimenter la mutualisation entre livreurs sur les communes périphériques et partager les données de flux de transport et de circulation entre les transporteurs et la collectivité

EXPERIMENTER LA MUTUALISATION ENTRE LIVREURS SUR LES COMMUNES PERIPHERIQUES

Objectifs Optimiser les flux logistiques

Présentation La mutualisation permet l'optimisation des transports de marchandises par la consolidation du fret et la mise en réseau des capacités résiduelles disponibles.
Par ailleurs, le partage des données permet de rendre le trafic plus fluide et les activités logistiques plus performantes.

Acteurs Transporteurs logisticiens - Rennes Métropole - DREAL Bretagne (IST)

AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES PROFESSIONNELS SUR LE TERRAIN ET PRENDRE EN COMPTE DES ENJEUX SOCIAUX

- Objectifs**
- Améliorer le statut social des livreurs (notamment livreurs à vélo)
 - Améliorer les conditions de travail des professionnels pour limiter les risques physiques et psychosociaux
 - Faire remonter les situations dangereuses

Présentation

Les conclusions du « diagnostic partagé », réalisé par le CODESPAR en 2014 indiquaient que les chauffeurs relevaient des conflits d'usage de plus en plus fréquents (avec les cyclistes, piétons, véhicules particuliers...) contribuant indirectement à cette tension croissante sur le terrain.

Les exigences d'efficacité, rapidité et ponctualité imposées aux livreurs peuvent interférer avec les contraintes de la circulation routière et générer des situations stressantes ou de conduite à risques propices aux accidents routiers.

Les conclusions du « diagnostic partagé », réalisé par le CODESPAR en 2014 indiquaient que la multiplication des conflits d'usage et l'augmentation du stress figuraient parmi les difficultés croissantes observées par les transporteurs. Les exigences étaient 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 20h par exemple). Des effets de saisonnalité se conjuguèrent également à ces contraintes.

Ces exigences pesaient sur les opérateurs et in fine sur les chauffeurs qui subissaient directement ces contraintes, générant ainsi du stress et une pression forte au quotidien sur le terrain.

Les livreurs sont aussi confrontés à des nombreux risques physiques entraînés par la manipulation d'objets, les chutes de plain-pied. Des risques psychosociaux liés au stress (rythme de travail, horaires de travail atypiques, relations avec les clients, travail isolé), concernent aussi les coursiers.

Cette action sera déployée en lien avec les Fiches Actions n°2, 5, 7 et 10.

- Propositions de modalités de mise en œuvre**
- Constituer un groupe de référents faisant remonter les situations à risques tant pour les professionnels de la livraison que pour les tiers (piétons, cyclistes...)
 - Identifier les solutions à mettre en œuvre pour limiter les risques tant sur la voie publique que sur les interfaces de livraison privatives.
 - Identifier les évolutions d'aménagements des lieux de travail et de circulation / les moyens techniques (véhicules, matériel...) / mesures organisationnelles (horaires...) facilitant et sécurisant l'acte de livrer.
 - Faciliter la mise en œuvre de ces actions, leur suivi et diffuser les bonnes pratiques
 - Des expérimentations autour d'une solution digitale remontant les situations dangereuses pourront être menées

Acteurs CARSAT - Transporteurs logisticiens - Artisans - Commerçants - Rennes Métropole

AXE 4 : GOUVERNANCE CONCERTÉE AVEC L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES

Fiche Action n°15 : Etablir un état des lieux quantitatif et spatio-temporel pour mieux connaître la place de la logistique dans la ville

FAIRE UN ÉTAT DES LIEUX QUANTITATIF ET SPATIO-TEMPOREL POUR MIEUX CONNAÎTRE LA PLACE DE LA LOGISTIQUE DANS LA VILLE

Objectifs	<ul style="list-style-type: none">• Estimer quantitativement les flux de marchandises• Comprendre les pratiques de collecte et de livraison et les organisations logistiques du territoire• Partager une même perception du territoire
Présentation	<p>Le système logistique s'organise autour de nombreuses composantes et met en œuvre des équipements et moyens diversifiés qu'il faut identifier et caractériser (qu'ils soient localisés sur le territoire où en dehors de celui-ci).</p> <p>A l'appui de cette connaissance, il existe à ce jour un outil de modélisation des flux marchandises (logiciel FRETURB) permettant d'associer des flux de marchandises à des établissements économiques en fonction de leur activité.</p> <p>La modélisation par le biais du logiciel Freturb peut être complétée par des investigations ponctuelles, soit sur une filière de distribution en particulier (par exemple la messagerie express), soit sur des secteurs à enjeux du territoire (enquête d'observation des pratiques).</p>
Propositions de modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">• Délimitation du périmètre d'étude• Réalisation du diagnostic• Analyse des indicateurs retenus
Calendrier	12 à 18 mois
Acteurs	AUDIAR - Rennes Métropole - Transporteurs logisticiens - CAPEB Commerçants - DREAL

Fiche Action n°16 : Créer un observatoire, systématiser la remontée des données, consolider les ressources et être en veille

CREER UN OBSERVATOIRE, SYSTEMATISER UNE REMONTEE DES DONNEES, CONSOLIDER DES RESSOURCES ET ETRE EN VEILLE

- Objectifs**
- Permettre une veille constante et accrue sur les dernières innovations, les dernières enquêtes et études portant sur le sujet de la logistique urbaine
 - Organiser la remontée d'information du terrain
 - Suivre l'évolution des données de flux logistiques sur le territoire de Rennes Métropole

Présentation

L'objectif est de permettre une veille constante et accrue sur les dernières innovations, les dernières enquêtes et études portant sur le sujet de la logistique urbaine, la mise en lumière de projets concrets, et de récolter toutes les informations utiles aux différents acteurs œuvrant sur le territoire.

Acteurs

Rennes Métropole - AUDIAR - Union du Commerce - Transporteurs logisticiens - CAPEB - Commerçants

Fiche Action n°17 : Identifier un référent logistique urbaine pour les différents signataires de la Charte

IDENTIFIER UN REFERENT LOGISTIQUE URBAINE POUR LES DIFFERENTS SIGNATAIRES DE LA CHARTE

Objectifs	<ul style="list-style-type: none">• S'assurer du pilotage de la Charte dans la durée• Animer la stratégie de logistique urbaine
Présentation	Afin d'assurer la pérennité de l'instance de concertation, des référents techniques et politiques doivent être identifiés au sein des entités signataires de la Charte.
Acteurs	Tous

FAIRE DU COMITE DE SUIVI PLURIDISCIPLINAIRE UNE INSTANCE DE GOUVERNANCE FORTE ET PARTAGEE

Objectifs	S'assurer du pilotage de la Charte dans la durée
Présentation	<p>Le Comité de suivi de la Charte de Logistique Urbaine Durable de Rennes Métropole a un rôle stratégique de décision.</p> <p>Il :</p> <ul style="list-style-type: none">• Décide du plan d'actions de cette Charte et le fait évoluer• Fait le lien entre les enjeux et objectifs nationaux ou locaux et les actions de cette Charte• Assure la cohérence des actions de la Charte entre elles• Valide les actions à mener dans le cadre de la Charte, les calendriers et les budgets associés à la lumière notamment des ressources disponibles• Garantit que les actions décidées sont menées
Propositions de modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">• Définition de la fréquence de rencontre du Comité de suivi de la Charte• Définition des modes de communication au fil de l'eau
Acteurs	Rennes Métropole - AMO de Rennes Métropole - Membres du Comité de Suivi

Fiche Action n°19 : Organiser des événements réguliers à destination des professionnels et des citoyens pour valoriser les actions, faire émerger des innovations et créer l'adhésion

ORGANISER DES EVENEMENTS REGULIERS POUR VALORISER LES ACTIONS, FAIRE EMERGER DES INNOVATIONS ET CREER L'ADHESION

Objectifs

- Valoriser les actions
- Faire émerger des innovations
- Créer l'adhésion

Acteurs

Rennes Métropole - AMO de Rennes Métropole - Tous signataires

LES SIGNATAIRES DU PROJET DE CHARTE AU 24.06.21

