

Charte locale des bonnes pratiques en matière de logistique urbaine durable

Septembre 2025



Sommaire

Préambule	p.5
La logistique urbaine, un rouage essentiel à la métropole rennaise	p.6
Définition et périmètre de la fonction logistique urbaine	p.7
Les enjeux de la logistique urbaine	p.9
Le contexte rennais	p.10
La logistique urbaine sur Rennes Métropole	p.11
Le contexte de planification et réglementaire	p.12
La vision des acteurs du territoire	p.13
Objectifs et principes directeurs	p.16
Principes directeurs	p.17
Objectifs	p.17
Périmètre d'action de la Charte	p.18
Gouvernance et animation	p.18
Modalités de suivi et d'évaluation	p.21
Des partenaires mobilisés	p.21
Annexes	p.22

Préambule

En 2022, le secteur du transport était le plus énergivore en France, derrière le bâtiment, et le premier émetteur de gaz à effet de serre (30 % des émissions ¹). 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.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2019-2030 de Rennes Métropole identifie 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 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.

Ce document cadre vise à mobiliser et 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.

Cette 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 / Fret21...) 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.

¹ [Source SDES](#)

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, les sites de productions, les chantiers...

Les enjeux qui gravitent autour de cette thématique sont donc variés et touchent des composantes interdépendantes telles que le transport et la mobilité, l'urbanisme et l'environnement, les développements économiques et sociaux.

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 %

ÉCHANGE 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...

ÉCHANGE B TO C*

50 %

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

* Business to customer ou échanges entre entreprises et consommateurs

Les enjeux de la logistique urbaine

Économiques

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

Pour réduire l'empreinte carbone du transport de marchandises et de la logistique, plusieurs problématiques doivent être traitées simultanément : anticiper et rendre soutenable la demande globale future, réduire les émissions du transport routier de marchandises et accélérer le report modal. Selon la trajectoire de la planification écologique portée par l'Etat en 2023, 14 % environ de l'effort de réduction des GES à 2030 doit être porté par les activités du transport de marchandises.

En milieu urbain, le transport de marchandises représente entre 15 et 20 % de ces émissions (contre 25 à 30 % pour les voyageurs).

Du fait d'une motorisation encore fortement dépendante 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 30 % 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 de 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 pratiques de consommation des ménages deviennent de plus en plus structurantes sur les flux de transport de marchandises. La voirie ainsi que le bâti doivent également en tenir compte.

Le contexte rennais

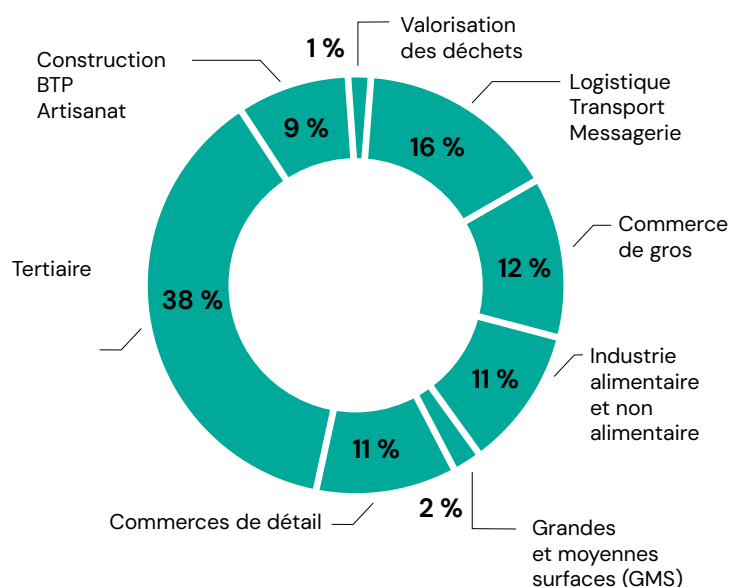
La logistique urbaine sur Rennes Métropole

La logistique urbaine est une activité indispensable pour l'approvisionnement quotidien de nos villes, des entreprises et des habitants. Elle occupe aujourd'hui une place prépondérante dans les flux de transport. La croissance de cette activité s'est accélérée avec la pandémie et le développement du e-commerce (+65 % de colis semaine estimés entre 2019 et 2021).

Avec une estimation de 50 000 véhicules de livraisons circulant sur Rennes Métropole chaque jour, l'enjeu est de pouvoir optimiser ces flux et d'en limiter l'impact écologique dans un contexte de nécessité d'améliorer la qualité de l'air et de préserver la santé publique. À ce jour, seulement 3 % des véhicules de livraison sont peu polluants.

Pour cela, il convient de mieux organiser cette activité indispensable à l'économie et au fonctionnement de la ville et permettre son déploiement de manière cohérente sur l'ensemble du territoire. La raréfaction des espaces fonciers économiques à toutes les échelles du territoire nécessite une compréhension fine de l'écosystème logistique. C'est l'enjeu de l'étude réalisée par l'Audiar dans le cadre du diagnostic de la Charte logistique urbaine, dont les chiffres clés sont présentés ci-contre.

Répartition des flux de marchandises par secteur d'activités sur Rennes Métropole



Près de
50 000
véhicules de livraison par jour

60 %
des flux logistiques transportés
par des petits véhicules
(véhicules utilitaires légers)

36 %
par les Poids Lourds

4 %
par les deux roues/triporteurs

100 000
colis/semaine en 2021
(60 000 en 2019). C'est le nombre
de livraisons e-commerce réalisées
à destination des ménages.

310 000
mouvement de marchandises
par semaine générés par
75 000
entreprises de Rennes Métropole
45 %
réalisés à Rennes

Le contexte de planification et réglementaire

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

2019

Plan Climat Air Énergie Territorial

De nombreuses mesures, évoquées dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU), sont réaffirmées dans le PCAET 2019-2024 de Rennes Métropole : notamment la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE) sur le territoire de Rennes Métropole, le déploiement d'Espaces Logistiques Urbains....

Le PCAET 2025-2030 intègre les orientations et actions de la présente Charte.

2020

Plan de Déplacements Urbains 2019- 2030

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. Le PDU en vigueur permet 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 vertueuse. 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.

2022

Plan de Protection de l'Atmosphère 2015-2020

Le PPA 2022-2027 de Rennes Métropole est un document de planification prévu par le Code de l'environnement, visant à réduire la pollution atmosphérique. Parmi les actions portées par le PPA, figure notamment la réduction des émissions polluantes du transport routier de marchandises, en s'appuyant sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Rennes Métropole.

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
- 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 (Gaz Naturel pour Véhicules) développé
- Un terminal ferroviaire dédié au fret en cœur de Métropole (Baud-Chardonnet)

Concernant le centre-ville de Rennes, l'enquête « logistique urbaine » menée par l'Audiar en 2022 auprès des commerçants a mis en lumière les conclusions suivantes :

- Des approvisionnements quasi quotidiens pour 70 % des commerces enquêtés, globalement des petits volumes mais nécessitant une manutention différente (poids et volume variables)
- Une absence d'organisation horaire des livraisons en ville :
- Une majorité des livraisons réalisée sur la voirie, au plus proche du magasin pour faciliter la manutention.
- Mais des espaces de livraisons souvent occupés pour d'autres usages avec des pratiques inadaptées pour une livraison dans les meilleures conditions pour les livreurs.

Des livraisons sans jour précis plutôt le matin (pic entre 8h et 10h) réalisées pour moitié hors ouverture des magasins.

- Près de 50 % des répondants estiment rencontrer des difficultés d'approvisionnement de leur magasin, principalement les conditions d'accès au commerce et le stationnement pour effectuer la livraison.
- Les attentes exprimées reposent à la fois sur une meilleure gestion des espaces de livraison (contrôle et réglementation du stationnement), un maillage renforcé d'espaces dédiés aux activités logistiques (ELU), le renforcement et la sécurité des salariés et la possibilité de développer une flotte de véhicules décarbonés.
- 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 prégnante 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.

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 appétence et une habitude des acteurs pour les démarches partenariales et l'innovation collaborative

Un écosystème économique prêt à agir

- Appétence du territoire pour l'innovation, l'expérimentation, l'amélioration continue et le numérique
- Des acteurs exemplaires et/ou engagés pour construire et synchroniser leurs actions en faveur d'une logistique plus durable, en phase avec les évolutions techniques et réglementaires du territoire

Une ambition politique

- Une vision 2030 affirmée, avec le PDU et PCAET comme guides
- Des données chiffrées grâce au diagnostic porté par l'Audiar, et aux contributions des partenaires dans le cadre des différents groupes de travail de la Charte LUD, animés en transversalité aux niveaux technique et politique
- La volonté de co-construire le cadre réglementaire avec les acteurs du territoire pour définir une trajectoire ambitieuse et soutenable

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 regroupées 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.

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.

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 de des orientations de la Charte.

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 (Responsabilité Sociétale des Entreprises) 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 :

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

En complément des zones spécifiées, d'autres périmètres pourront faire l'objet d'actions spécifiques (Ecopole Sud-Est ou Parc d'Activités de la Route de Lorient, zones commerciales, axes routiers principaux d'accès au coeur de métropole...).

Les travaux de la 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.

Gouvernance 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 développer 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...

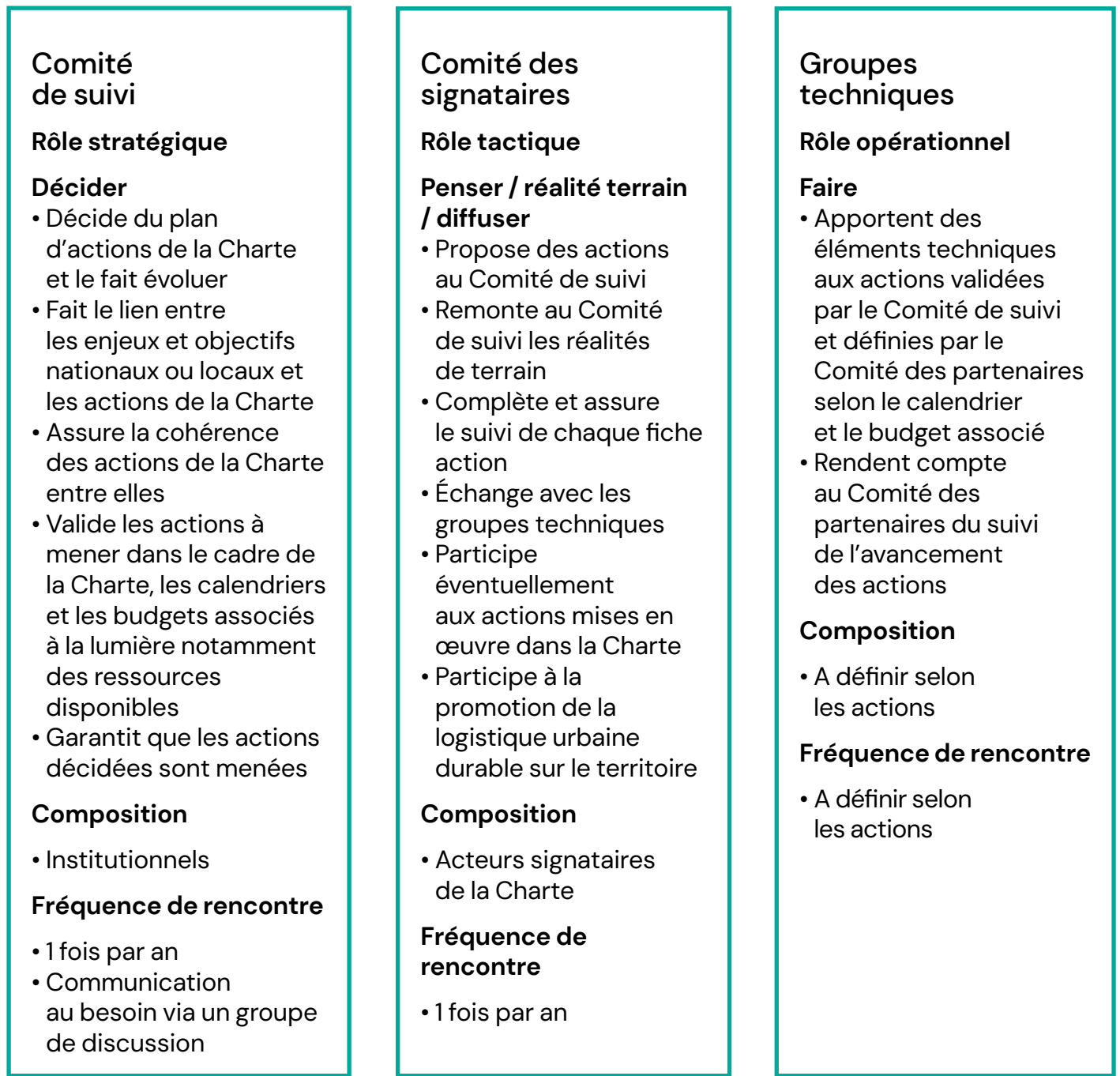
Si la Métropole a vocation à mettre en œuvre en propre les actions qui relèvent de ses champs de compétences et constituer un creuset pour recueillir les expérimentations, les initiatives et coordonner les acteurs, la conduite d'un grand nombre d'actions sera assurée par les partenaires signataires.

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 :

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

Soumet les besoins techniques
pour le déploiement des actions



Propose des actions et remonte
les réalités terrain

Apportent leur contribution technique
aux actions de la Charte

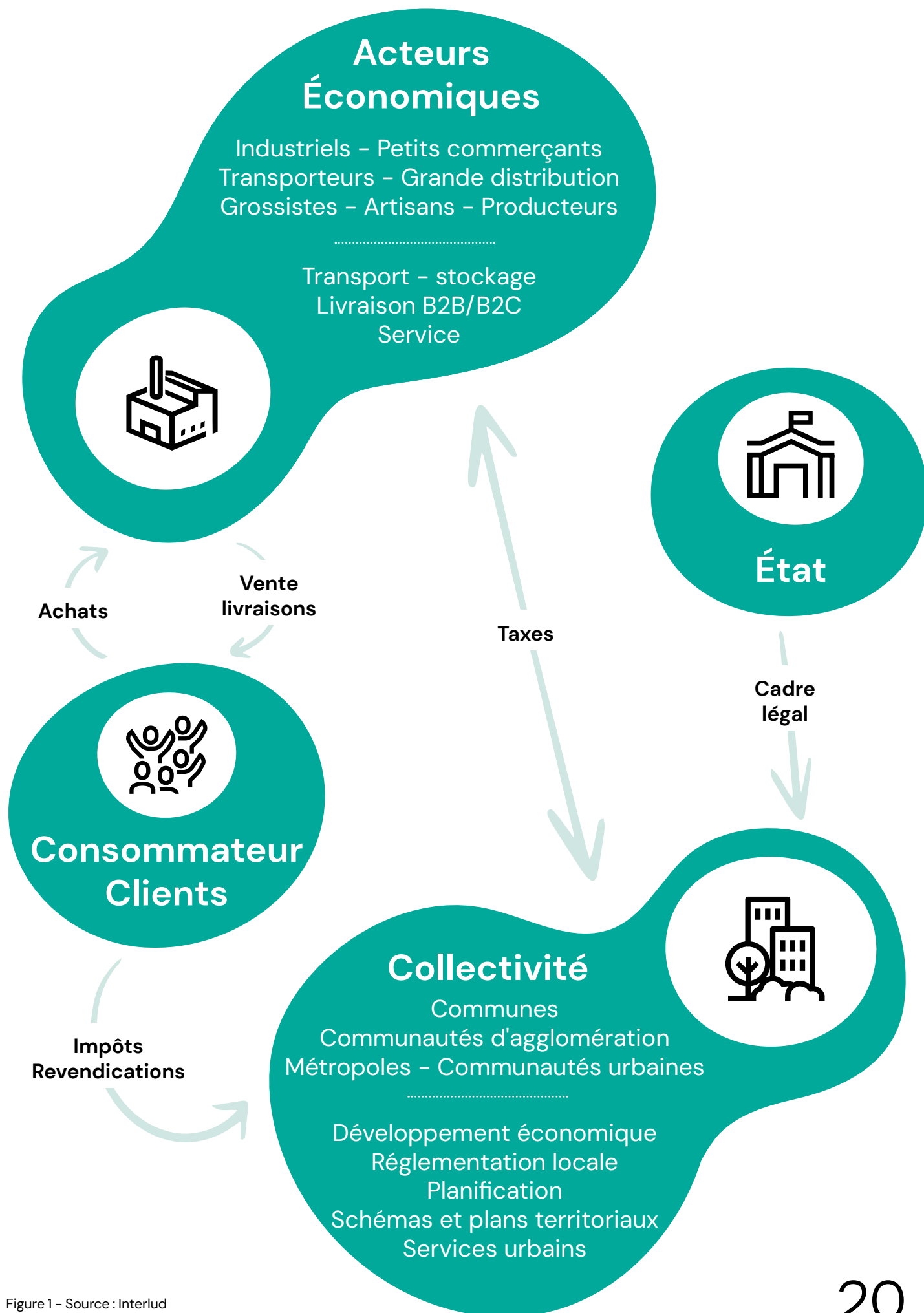


Figure 1 – Source : Interlud

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, 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 seront organisés régulièrement pour évaluer le déploiement des actions et réorienter au besoin la stratégie et en particulier en 2028/2029 pour préparer le renouvellement du PDU et du PCAET en 2030.

Une quinzaine de fiches actions est annexée à la présente Charte, pour mettre en oeuvre les 4 grands objectifs de la Charte.

Ces fiches actions seront précisées, révisées ou complétées par l'ensemble des signataires au fur et à mesure de la vie de la Charte et de ses instances de gouvernance.

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.

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.

Annexes

Fiche Action n°1 :

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

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...

La mise en place de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) de Rennes Métropole depuis le 1er janvier 2025 donne un cap : limiter les déplacements intra-rocade aux véhicules Crit'Air 3 ou plus récents à horizon 2030. Il apparaît donc important d'accompagner les professionnels dans leurs choix de véhicules et de favoriser le développement de services permettant à tous les professionnels de s'adapter.

La Métropole peut dans ce cadre jouer un rôle d'entraînement, à travers l'évolution de sa propre flotte et via ses marchés publics, en favorisant la mutualisation des livraisons et l'usage de véhicules peu émissifs.

Au-delà de la ZFE et de la ZTL déjà en vigueur, l'évolution de la réglementation des livraisons peut aussi accompagner ces objectifs en matière de politique des marchandises, et favoriser la cohabitation des livraisons avec la vie locale, notamment en centre-ville, en encadrant :

- 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 livraison et qu'ils adaptent leurs comportements et leurs moyens pour réceptionner leurs marchandises, en lien avec les Fiches Actions n°12 (Accompagner les commerces dans la prise en compte des enjeux logistiques) et 13 (Accompagner les commerces dans l'optimisation de leurs solutions logistiques).
- Le gabarit / poids autorisé
- Les paramètres environnementaux, en lien avec la Fiche Action n°2 (Développer les infrastructures d'avitaillement vers un mix énergétique (bio) GNV, électrique, hydrogène à l'échelle métropolitaine)

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
- Intégrer le développement des véhicules légers intermédiaires (Velis) et le retrofit dans la réflexion des acteurs et faire le lien avec la stratégie économie circulaire de la métropole.
- Favoriser la prise en compte des critères environnementaux (transport à faible émission) dans les appels d'offres publics et privés
- Appliquer la démarche sur la commande publique
- Étude des mesures incitatives possibles pour valoriser l'usage de véhicules pas ou peu émissifs : financières, opérationnelles, réglementaires (cf. Fiche Action n°2)

Acteurs

Transporteurs logisticiens – ADEME – DREAL – Rennes Métropole

Fiche Action n°2 :

Développer les infrastructures d'avitaillement vers un mix énergétique (bio) GNV, électrique, hydrogène à l'échelle métropolitaine

Objectifs

- 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

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.

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...).

Afin d'assurer, à l'échelle du département, une même qualité de service à l'ensemble des usagers et une bonne interopérabilité en matière d'infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE), Rennes Métropole a transféré au SDE35 la compétence de création et d'entretien des infrastructures de charges nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

En octobre 2024, sept stations bioGNV sont accessibles sur le territoire de Rennes Métropole. D'autres projets, portés notamment par la SEM Energ'IV, devraient émerger prochainement.

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. Cette action sera déployée en lien avec la Fiche Action n°1 (Engager la transition énergétique du parc roulant des entreprises de transport).

Propositions de modalités de mise en œuvre

- Recensement des besoins actuels des professionnels et du développement potentiel de la filière (localisations cohérentes 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 (bio)GNV et hydrogène
- Vérification de la cohérence entre déploiement des IRVE (Installation de recharge des véhicules électriques) et stations GNV de la métropole et besoins des acteurs économiques, en interrogeant les signataires sur leur vision concernant l'inscription des temps de charge dans leur organisation quotidienne.

Territoire d'application ou d'expérimentation

Rennes Métropole

Acteurs

SDE 35, ADEME, Transporteurs

Fiche Action n°3 :

Définir les conditions d'Intégration et d'harmonisation de la logistique dans les documents d'urbanisme

Objectifs	Définir les outils pertinents à mobiliser (documents d'urbanisme, guides, ...) pour : • Apporter de la cohérence et de la continuité aux politiques en faveur d'une logistique urbaine durable • Donner une vision aux acteurs économiques • Valoriser à un niveau supra-territorial les politiques logistiques de la collectivité
------------------	--

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. Elle prendra également en compte les enjeux d'évolution de ces documents au regard de la rapidité d'évolution des usages de la logistique et de leur nécessaire anticipation. Les documents potentiellement concernés sont les suivants : le SCoT/volet DAACL (Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique), le Programme local de l'aménagement économique (PLAE) voté en 2024, le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), le Plan de Déplacements Urbains (PDU), ...
---------------------	--

Propositions de modalités de mise en œuvre	En lien avec la révision du SCoT/ DAACL, recenser les documents de planification concernés, identifier les différents paragraphes « marchandises / logistique urbaine » et évaluer leur cohérence par rapport aux objectifs de la collectivité, aux documents entre eux
---	--

Indicateurs	Documents de planification mis en cohérence sur le sujet du transport de marchandises
--------------------	--

Acteurs	Rennes Métropole – Transporteurs – Logisticiens – AUDIAR
----------------	---

Fiche Action n°4 :

Expérimenter de nouvelles formes d'espaces
logistiques urbains

Objectifs

- Inscrire Rennes Métropole comme territoire d'expérimentation.
- Favoriser une logistique urbaine durable, efficace et innovante.

Présentation

Face aux défis croissants de la logistique urbaine, de nombreuses villes se tournent vers l'expérimentation d'espaces logistiques urbains pour optimiser la gestion des flux de marchandises. Ces espaces, conçus pour répondre aux besoins spécifiques des livraisons en milieu contraint, jouent un rôle crucial dans la réduction de la congestion, la diminution des émissions de CO2 et l'amélioration de la performance des activités logistiques. Ils sont en particulier nécessaires pour accompagner le développement de la cyclologistique.

Ces expérimentations peuvent apporter une réponse adaptée à la raréfaction du foncier, à l'essor du e-commerce, ou à l'adaptation des commerces aux nouvelles formes d'achats.

Les solutions peuvent être limitées dans le temps car l'espace utilisé est en mutation: elles peuvent donc être temporaires, déplaçables. Elles peuvent s'adapter et accompagner la croissance d'une activité. Elles peuvent constituer des solutions agiles.

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

- Identifier, sur le territoire rennais, les localisations et les espaces fonciers disponibles et mutables (stationnements, zones délaissées ou en attente d'aménagement), qui pourraient être mobilisables pour l'installation de solutions temporaires et agiles
- Concerter les professionnels et les citoyens afin de connaître leurs besoins, leurs attentes et leurs contraintes.
- Réaliser une veille sur les solutions mises en place dans d'autres villes et identifier collectivement, selon les besoins des professionnels, les plus adaptables au territoire rennais.
- Explorer de nouvelles solutions telles que la logistique à étage ou la mixité d'activité.
- Se faire accompagner le cas échéant par un programme national, pour expérimenter la création de nouveaux espaces logistiques, de type hubs ou micro-hubs urbains.
- Communiquer en amont, pendant le projet et en aval afin de bien cibler les professionnels.

Acteurs

Transporteurs logisticiens/cyclologisticiens – Rennes Métropole
– Cerema/ADEME – aménageurs (Territoires...)

Fiche Action n°5 :

Assurer l'intégration de la logistique urbaine dans les chantiers métropolitains

Objectifs

- Assurer la prise en compte des besoins liés aux activités logistiques à l'occasion des chantiers de nouveaux quartiers ou travaux d'aménagement d'envergure, en termes d'espaces et d'accès.
- Maintenir une activité logistique efficace lors des travaux d'envergure.
- Impliquer les acteurs professionnels de la logistique dans les concertations au même titre que les citoyens et les commerçants.

Présentation

Rennes Métropole et les communes réalisent des travaux d'envergure, de réhabilitation et d'aménagements (nouveaux quartiers, projets de renouvellement urbain, réalisation du réseau TramBus, suppression du parking Vilaine...). Lors de ces travaux d'aménagement, il est essentiel de s'assurer que les activités logistiques puissent perdurer durant les travaux sans détériorer les conditions de travail des livreurs. Cela signifie que l'accès doit être maintenu pour tous types de véhicules mais aussi que les arrêts pour livraison puissent se dérouler de manière efficace et sécurisée.

Il est également primordial que les projets et les plans tiennent compte des activités logistiques dans les aménagements prévus (aires de livraison en nombre suffisant, voies d'accès...).

Lors de travaux d'aménagement d'envergure, Rennes Métropole consulte les riverains ou les commerçants. Les professionnels de la logistique urbaine ne sont pas spécifiquement intégrés à ces concertations. Cependant, un panel d'expert volontaires existe par le biais de la Charte: celui-ci peut être mis à contribution des aménageurs.

Intégrer la logistique urbaine dans les travaux d'aménagement permet de créer une ville plus efficace, durable et agréable à vivre, tout en répondant aux défis contemporains de la mobilité et du commerce.

Cette action sera déployée en lien avec la Fiche Action n°4 (Définir les conditions d'intégration et d'harmonisation de la logistique dans les documents d'urbanisme) et la fiche action n°6 (Améliorer la logistique des chantiers).

Propositions de modalités de mise en œuvre

- Faciliter et accompagner les services idoines dans le cadre de démarches de travaux.
- Définir des critères selon lesquels les acteurs de la logistique urbaine pourraient être consultés lors de projets d'aménagement.
- Concerter les professionnels et les services concernés afin de sensibiliser aux enjeux, besoins et contraintes de chacun.

Indicateurs

Nombre de documents cadres et documents de planification dans lesquels les enjeux de la Logistique Urbaine sont intégrés.

Mode opératoire à destination des aménageurs afin d'intégrer les acteurs de la logistique urbaine dans les concertations.

Acteurs

Rennes Métropole – Aménageurs (Territoires, ...) – Logisticiens
– Transporteurs – Commerçants

Fiche Action n°6 : Améliorer la logistique des chantiers

NOUVELLE
FICHE ACTION

Objectifs

- Répondre aux difficultés temporaires induites par la réalisation de chantiers en milieu urbain contraint
- Contribuer à mieux faire accepter les chantiers en amont de leur réalisation et pendant leur exécution
- Améliorer la sécurité pour les travailleurs ainsi que pour les résidents.

Présentation

En raison de leur taille, de leur emplacement et de leur durée, les chantiers de bâtiment et travaux publics perturbent le fonctionnement de la ville à plusieurs niveaux : localement (par exemple, l'accès aux commerces) et de manière plus étendue (par exemple, les itinéraires de déviation). Adopter une approche logistique pour les chantiers sur les espaces publics, tout en prenant en compte l'approvisionnement des résidents et des commerces du quartier pendant les travaux, peut améliorer les conditions de vie et de déplacement dans l'environnement du projet en cours. L'optimisation de la logistique des chantiers permet d'améliorer le bilan carbone des travaux, de réduire les nuisances environnementales et d'améliorer la sécurité pour les travailleurs ainsi que pour les résidents. Un chantier d'espace public ou de bâtiment génère quatre types de flux : le matériel et les engins, les déchets, les personnes et les matériaux.

Ces matériaux peuvent être de différents types, générant des moyens logistiques variés :

- Des déblais, parfois en grande quantité et qui sont acheminés en règle générale vers des exutoires locaux (dans un rayon géographique de quelques kilomètres), et des remblais qui proviennent de carrières locales qui jouent parfois également le rôle d'exutoire et qui peuvent permettre des logiques de double flux (apport de déblais, emport de remblais).
- Des dalles et pavés. Ces matériaux peuvent provenir de sources locales mais également de très loin (import de dalles en conteneurs). Ces matériaux sont conditionnés en palettes, transportés en semi-remorques et nécessitent un stockage temporaire entre leur approvisionnement et leur pose ;
- Des câbles, des fourreaux, des canalisations ;
- Des bordures ;
- Du mobilier urbain ;
- Diverses essences de plantes.

Les actions déployées devront s'articuler avec la stratégie éco-circulaire de Rennes Métropole, qui vise à réemployer et recycler les matériaux issus des chantiers de bâtiment et travaux publics.

Propositions de modalités de mise en œuvre

- Créer un groupe technique dédié à la logistique des chantiers en lien avec la feuille de route d'économie circulaire de Rennes Métropole
- Organiser une veille et identifier les solutions existantes sur d'autres territoires
- Réaliser des tests et des retours d'expériences sur un chantier à définir
- Définir les attentes en matière de gestion de logistique de chantier pouvant être intégrées dans la commande publique

Indicateurs

Nombre de chantiers avec logistique optimisée

Acteurs

Fédérations du bâtiment et des travaux publics – Transporteurs – CARSAT Bretagne – Associations de commerçants – Gestionnaires des déchets – Aménageurs (Territoires) – Rennes Métropole

Fiche Action n°7 :

Développer et optimiser les aires de livraison

Objectifs

- Poursuivre l'étude du positionnement et de l'adéquation des aires existantes
- Mieux prendre en compte la logistique dans la conception des projets immobiliers et d'aménagement (prévoir les fonctions logistiques et en particulier les aires de livraisons ou la réception des colis dès la conception des nouveaux espaces ou immeubles)
- Étudier les solutions qui pourraient être testées pour optimiser l'usage des places de stationnement, telles que la mise en œuvre d'aires dynamiques
- Favoriser le respect des aires de livraison

Présentation

L'aire de livraison est l'outil de logistique urbaine par excellence. Il existait, en 2023, 163 aires pour 220 places dédiées aux livraisons de marchandises sur la ville de Rennes dans le centre-ville de Rennes.

Les conclusions du « diagnostic partagé », réalisé par l'Audiar en 2023, mettaient en avant une bonne adéquation entre l'offre et la demande (théorique) d'aires de livraison à Rennes, hormis sur les nouveaux secteurs où l'offre commerciale se développe. Leur faible utilisation s'expliquait, du point de vue des transporteurs, par :

- L'absence d'aires de livraison
- L'occupation des aires de livraison existantes pour d'autres usages (ce qui engendre du stationnement illicite ou inadapté, en double file, sur trottoir...)
- La proximité du lieu de livraison pour faciliter la manutention.

Les échanges ont également démontré la connaissance limitée par les professionnels de la réglementation en vigueur à Rennes en termes de livraison.

Les retours d'expérience soulignent que la localisation et le dimensionnement des aires de livraison, ainsi que le contrôle des réglementations sont primordiaux pour que la collectivité s'assure de leur respect.

Enfin, 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... notamment sous forme d'aires de livraison adaptées.

Propositions de modalités de mise en œuvre

- Diffusion de l'information sur la réglementation livraison via les organisations professionnelles et sensibilisation au respect des aires de livraison
- Sur la base des remontées terrain (professionnels du transport et commerçants), poursuite de l'étude du positionnement et de l'adéquation des aires existantes, afin de déterminer les aires de livraison à préserver, à supprimer ou à réaménager
- Effectuer un travail sur les heures de livraison en collaboration avec le Bureau des Temps
- Étude de mise en œuvre d'aires dynamiques: en fonction de l'environnement des aires (commerces à livrer), ainsi que des objectifs et de la politique de stationnement de la collectivité, des créneaux horaires de livraison et/ou d'enlèvement peuvent être définis.
- Favoriser les échanges avec les aménageurs du territoire pour que les fonctions logistiques soient bien intégrées dans les nouveaux programmes, et en particulier les aires de livraisons dans le cadre de l'extension ou de la création de surfaces commerciales

Indicateurs

Remontées des professionnels liées à des problèmes de livraison via l'onglet dédiée créé sur le Guichet numérique

Acteurs

Rennes Métropole – Police municipale – Bureau des Temps – Transporteurs – Logisticiens – Commerçants – aménageurs

Fiche Action n°8 : Favoriser la Slow Logistique et la sobriété

NOUVELLE
FICHE ACTION

Objectifs

- Optimiser les trajets et le chargement des véhicules en ville.
- Favoriser les circuits courts, la réduction des emballages et des déchets.

Présentation

La slow logistique, appliquée au contexte urbain, représente une approche innovante et durable pour la gestion des flux de marchandises en ville. Face aux défis croissants de congestion, de pollution et de pression sur les infrastructures, la slow logistique propose des solutions tournées vers le local et la qualité plutôt que sur la rapidité et la quantité.

Cette méthode privilégie l'utilisation de moyens de transport écologiques, sur des tournées optimisées, des chargements optimaux, sans gaspillage lors de la production et conditionnés en emballages durables.

Cette action sera déployée en lien avec la Fiche Action n°1 (Engager la transition énergétique du parc roulant des entreprises de transport) et en lien avec la stratégie d'économie circulaire portée par Rennes Métropole

Propositions de modalités de mise en œuvre

- Identifier les acteurs pertinents à associer (associations de consommateurs, Shift Project, ...)
- Sensibiliser sur les impacts de la livraison rapide à très rapide
- Identifier les chaînes d'acteurs prêts à expérimenter la slow logistique
- Mettre en place les expérimentations
- Valoriser les résultats.

Indicateurs

Nombre d'acteurs impliqués – Nombre d'expérimentations lancées

Acteurs

Chargeurs – Commerçants – Transporteurs – Rennes Métropole

Fiche Action n°9 :

Améliorer les conditions de travail des professionnels sur le terrain et prendre en compte des enjeux sociaux

Objectifs

- Améliorer le statut social des livreurs
- Améliorer les conditions de travail des professionnels pour limiter les risques physiques et psychosociaux
- Faire remonter les situations dangereuses

Présentation

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 risque propices aux accidents routiers.

La multiplication des conflits d'usage et l'augmentation du stress figurent parmi les difficultés croissantes observées par les transporteurs. Les exigences sont de plus en plus fortes de la part des clients (particuliers et professionnels), à la fois en matière de ponctualité, et d'amplitude horaire. Des effets de saisonnalité se conjuguent également à ces contraintes.

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

Les livreurs sont aussi confrontés à de nombreux risques physiques entraînés par la manipulation d'objets, ou encore 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°10 (Améliorer les conditions de travail des

livreurs de repas), et 6 (Améliorer la logistique des chantiers).

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
- Renforcer le lien opérationnel avec les autres groupes techniques de la Charte.

Acteurs

CARSAT – Transporteurs logisticiens – Artisans – Commerçants – Rennes Métropole – l'ARACT Bretagne

Objectifs

- Assurer des conditions d'attente appropriées
- Accompagner la sécurité et l'amélioration des conditions de travail des livreurs de repas

Présentation

Les conditions de travail des livreurs de repas à vélo en France sont souvent précaires et marquées par des défis significatifs. Travaillant principalement en tant qu'indépendants pour des plateformes de livraison, ces livreurs n'ont pas accès aux mêmes protections sociales que les employés traditionnels. Les horaires sont souvent flexibles et imprévisibles, et les livreurs sont soumis à des pressions pour accepter rapidement les commandes afin de maintenir leur score de performance. Les risques liés à la sécurité sont élevés, avec des accidents de la route fréquents, surtout en milieu urbain dense. De plus, les revenus peuvent être instables, dépendant fortement des pourboires et des fluctuations de la demande. Ces métiers concernent de plus en plus de travailleurs issus des quartiers populaires (près de 25 % à Rennes selon une enquête de 2022).

De nombreuses plaintes sont remontées au sujet des troubles à l'ordre public que peuvent entraîner les nombreux livreurs en attente des commandes, sur des lieux de passage très fréquentés par ailleurs. Ces travailleurs ne disposent à ce jour pas de lieu où ils pourraient recharger leurs téléphones ou leurs batteries de vélo, leurs outils de travail principaux, ni de sanitaires.

À Rennes, ces livreurs sont représentés par les Coursiers Autonomes de Bretagne. L'association fait partie du syndicat Union-Indépendants, affilié à la CFDT.

Cette action sera déployée en lien avec la Fiche Action n°9 (Améliorer les conditions de travail des professionnels sur le terrain et prendre en compte des enjeux sociaux).

Propositions de modalités de mise en œuvre

- Constituer un groupe de référents pour travailler sur cette action, observer et analyser les conditions de travail et besoins des livreurs de repas
- Identifier et expérimenter des zones stratégiques pour créer des lieux d'attente avec les Coursiers Autonomes de Bretagne, la Police Municipale et les services Ville et Rennes Métropole; proposer une signalétique adaptée pour ces emplacements, afin de les identifier clairement.
- Mettre en place des actions ciblées de prévention autour de la sécurité routière, adaptées aux pratiques des livreurs de repas à vélo

Indicateurs

- Nombre d'aires d'attente créées
- Actions de préventions mises en place et nombre de livreurs touchés

Acteurs

Rennes Métropole – Police Municipale de Rennes – Directions de quartier – Coursiers Autonomes de Bretagne – Carsat Bretagne – associations de commerçants – représentants des plateformes

Objectifs

- Exploiter le potentiel de réduction des émissions de CO2 et de polluants de l'air des modes de transport alternatifs à la route, là où ils sont pertinents
- Offrir une diversité de logistiques et de modes de transport sur le territoire, adaptés aux contextes urbains
- Accompagner les acteurs de la cyclologistique pour consolider et pérenniser leur activité

Présentation

La cyclologistique est l'organisation et la réalisation du transport de marchandises ou de biens pour le compte d'autrui, réalisées en cycle (vélo). Environ 200 entreprises de cyclologistique sont référencées en France métropolitaine dans 74 villes (hors activité courrier de La Poste et plateforme d'intermédiation de livraison de repas). Par kilomètre parcouru et à charge égale, quel que soit l'indicateur environnemental étudié (gaz à effet de serre, particules fines et oxydes d'azote), le vélo-cargo est au moins approximativement deux fois moins émetteur que le véhicule utilitaire léger (électrique ou thermique).

Le secteur affiche une intensité d'emploi très importante. Relativement à son chiffre d'affaires, le secteur de la cyclologistique soutient 2 fois plus d'emplois que la moyenne des entreprises françaises.

Concernant les coûts relatifs à l'utilisation d'un vélo cargo ramené au kilomètre parcouru, celui-ci est bien plus avantageux qu'un véhicule utilitaire léger. La cyclologistique est également une solution adaptée aux secteurs urbains denses, où les nuisances sonores et l'occupation d'espace générées par la livraison sont particulièrement sensibles.

Accompagner le développement de la cyclologistique devient un enjeu de territoire notamment au sein de Rennes Métropole qui connaît de nombreux acteurs historiques et pionniers dans la filière, dont l'activité nécessite d'être consolidée.

L'objectif de Rennes Métropole est de faire du vélo un mode de déplacement à part entière partout où il constitue une alternative crédible et performante aux modes motorisés. Cette action propose d'y inclure la logistique.

Propositions de modalités de mise en œuvre

Communiquer sur les solutions de cyclologistique disponibles sur la métropole et les externalités positives de la solution et construire des argumentaires commerciaux pour l'utilisation de la cyclologistique et valoriser les collaborations.

Faciliter la mise à disposition de foncier et/ou l'expérimentation d'espaces logistiques urbains pour l'activité (cf fiche action n°4 "Expérimenter de nouvelles formes d'espaces logistiques urbains").

Étudier avec l'Audiar, et en lien avec l'association "Les Boîtes à vélo-Bretagne", la pertinence et la possibilité de mettre en place d'autres modalités de soutien à la cyclologistique pour :

- structurer et promouvoir la filière,
- référencer les acteurs, favoriser leur accès aux marchés publics et aux besoins internes de la collectivité (en lien avec la fiche action n°14 "Activer le levier de la commande publique pour une logistique du dernier km à faibles émissions"),
- étudier les modalités possibles d'évolution des contraintes d'accès au centre-ville permettant de favoriser la cyclologistique (horaires de livraisons différenciés selon gabarit/poids, motorisation...)
- Réaliser des actions de sensibilisation auprès des distributeurs.

Indicateurs

Nombre d'entreprises et de livreurs à vélo

Acteurs

Rennes Métropole – Audiar pour accompagnement – Bureau des temps
– Les Boîtes à vélo Bretagne – Chargeurs

Objectifs

- Sensibiliser les commerçants sur les bénéfices économiques et environnementaux d'une logistique urbaine durable.
- Permettre aux commerces de prendre des décisions éclairées quant à la gestion de leurs flux logistique

Présentation

En milieu urbain, la densité de population et de circulations imposent une gestion optimale des flux de marchandises. Une logistique urbaine efficace permet de maintenir des niveaux de stock adéquats, réduisant les coûts de stockage et évitant les ruptures, ce qui est crucial pour répondre rapidement aux attentes des clients. Les commerces doivent prendre conscience des contraintes liées aux livraisons et à leur impact environnemental pour tenter de les réduire ou adapter leurs commandes. La flexibilité logistique est également indispensable pour s'adapter aux fluctuations de la demande et aux défis spécifiques des environnements urbains, tels que les restrictions de circulation et les zones à faibles émissions. Intégrer les enjeux logistiques permet aux commerces en ville de rester compétitifs, d'améliorer la satisfaction client, de réduire leurs coûts et de contribuer à un développement urbain durable.

Les enjeux identifiés pour les commerces rennais sont les suivants :

- L'importance d'avoir le bon produit au bon moment
- Le manque d'espace de stockage qui engendre des réapprovisionnements réguliers, générant des impacts environnementaux et financiers
- La génération du trafic visiteurs, impliquant d'être vigilant concernant l'installation de consignes automatiques et de favoriser des solutions de type conciergerie*.
- La possibilité d'être présent là où les enseignes ne le sont pas physiquement (Shop in Shop : mutualisation d'espace de vente, vente des produits d'une autre enseigne).

Pour les transporteurs, les enjeux sont :

- L'accessibilité (centre ville, restrictions accès...) et le respect des délais de livraison
- L'accès aux commerces hors des heures d'ouvertures
- L'optimisation des tournées et la possibilité de mutualisation des livraisons sur un seul site (un commerce fait office de point relais pour d'autres commerces)

Pour Rennes métropole, les enjeux sont :

- Décider de l'aménagement commercial de son territoire
- Maintenir l'attractivité du centre-ville et des centres commerciaux
- Réglementer l'installation de solutions logistiques (casiers connectés...)

* lieux proposant différents services aux visiteurs du centre-ville: gardiennage des achats effectués dans la journée, espace de repos, WIFI, prises accessibles pour recharger les smartphones, prêt de poussettes,...

Propositions de modalités de mise en œuvre

- Créer un groupe technique dédié
- Partager les enjeux de chaque partie prenantes (par des rencontres sur site, retour d'expériences, et dialogue entre les parties prenantes...)
- Identifier des schémas et relais de communication pour diffusions d'information liés à la logistique urbaine.

Indicateurs

à définir

Acteurs

Associations de commerçants – Transporteurs – Rennes Métropole – Offreurs de solutions logistiques – Acteurs du e-commerce.

Objectifs

- Améliorer l'efficacité opérationnelle et la compétitivité des commerces
- Favoriser la mutualisation des ressources logistiques entre différents commerces
- Lancer des projets pilotes pour tester de nouvelles solutions logistiques en conditions réelles.

Présentation

Les nouveaux mode de consommation, notamment liés au e-commerce, engendrent une multiplication des canaux de vente et de livraison et s'accompagnent de nouvelles pratiques et contraintes logistiques : livraison dans des délais de plus en plus courts, génération de nombreux mouvements de marchandises sur des canaux différents (omnicanal), besoin d'espace et préparation de commandes en magasin, augmentation de la congestion en ville, etc.

Face au recours croissant au e-commerce et à la concurrence des « pure players », les commerces doivent mettre en place de nouvelles solutions logistiques, en phase avec les enjeux environnementaux, économiques et sociaux qui y sont liés.

De plus, l'organisation du transfert de responsabilité sur la marchandise entre transporteur et commerçant peut impliquer des contraintes fortes sur les flux de logistique (horaires de livraisons dépendant des horaires d'ouverture de l'enseigne, gestion des stocks en lien avec la capacité des locaux).

Propositions de modalités de mise en œuvre

- Créer un groupe technique dédié pour :
 - Préciser les besoins des commerçants et identifier les situations critiques
 - Partager les bonnes pratiques existantes et présenter des solutions existantes.
- Maintenir une veille des pratiques existantes

Indicateurs

Nombre de solutions et de témoignages présentés

Acteurs

Associations de commerçants – Transporteurs – Rennes Métropole – Offreurs de solutions logistiques – Acteurs du e-commerce.

Objectifs

- Développer le rôle de la collectivité et de ses satellites comme accélérateurs du développement de la logistique urbaine durable, dans une logique d'exemplarité

Présentation

Le secteur public représente, à Rennes, environ 6%* du nombre total des mouvements de marchandises destinées aux établissements sur le territoire. Pour ce qui relève de la Ville et de la Métropole, il s'agit de l'approvisionnement des écoles, des crèches, des services techniques ou administratifs, des cantines scolaires (14 000 repas/jour), etc... qui constituent un maillage de 120 sites de livraison de marchandises nécessaires à l'exercice des compétences des collectivités.

La réflexion est déjà engagée sur les modalités d'acheminement de ces catégories d'achats, notamment à travers le Schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (Spaser) 2024-2027, qui vise notamment à limiter les impacts des achats de la collectivité sur les émissions de carbone, les ressources naturelles et sur la santé, en ciblant notamment les leviers suivants :

- Éviter les déplacements inutiles,
- Privilégier l'usage de véhicules propres et de réduire la flotte de véhicules polluants,
- Prendre en compte le coût carbone du transport, en privilégiant notamment le principe du « dernier kilomètre vert » dans les marchés de fourniture

Il s'agira donc de proposer des pistes d'évolutions concrètes, à expérimenter en fonction des échéances des marchés ou besoins à identifier. Il est également prévu de décliner cette réflexion aux besoins de transport de marchandises induits par les "satellites" de la collectivité : agences, sociétés publiques locales, délégataires de services publics...

* Estimations issues de l'application du modèle FretUrb au territoire de Rennes Métropole

Propositions de modalités de mise en œuvre

Prendre en compte la logistique urbaine durable dans la commande publique (marchés, achats, besoins internes à la collectivité) : mutualisation, décarbonation, délais...

Identifier les marchés publics pouvant faire appel à une logistique décarbonée, et notamment à la cyclo logistique

- Réaliser des expérimentations autour de clauses ou besoins spécifiques,
- Décliner la démarche aux "satellites" de la collectivité : agences, Sociétés publiques locales,

délégataires de services publics...

- Suivre l'évolution des clauses et leurs effets sur la décarbonation des flux de marchandises de la collectivité et ses satellites

Indicateurs

à définir

Acteurs

Rennes Métropole – AUDIAR – transporteurs/cyclologisticiens – La Poste (en lien avec la convention de partenariat/action relative à la commande publique)

Fiche Action n°15 :

Créer un observatoire, systématiser la remontée des données, consolider les ressources et être 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'informations 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.

Les données et indicateurs retenus pourront nourrir l'observatoire régional et les données nationales relatives au transport de marchandises.

Propositions de modalités de mise en œuvre

Lister les indicateurs des différents documents de planification (Plan de Déplacements Urbains, ...), du tableau de bord régional de la logistique, de la Stratégie National Bas Carbone...

Formaliser des indicateurs avec la réalisation d'un observatoire de la logistique urbaine (Audiar)

Faire vivre le diagnostic en réalisant des mises à jour régulières de l'état des lieux (tous les 5 ans)

Acteurs

Rennes Métropole – AUDIAR – tous signataires (remontées terrain)

Fiche Action n°16 :

Organiser des événements réguliers à destination des professionnels et/ou des citoyens pour valoriser les actions, faire émerger des innovations et créer l'adhésion

Objectifs

Valoriser les actions

- Faire émerger des innovations
 - Créer l'adhésion
-

Propositions de modalités de mise en œuvre

- Organiser un événement tous les deux ans
-

Acteurs

Rennes Métropole – AMO de Rennes Métropole – Tous signataires



rennes
Ville et Métropole