Diagnostic de logistique urbaine

Dans le cadre de la révision du DAACL

L'équipe d'expert·es

LA LOGISTIQUE URBAINE OPTIMISÉE

LOGICITÉS

ELV Mobilités

20/05/2026

Métropole Savoie

METROPOLE SAVOIE

Contexte et objectifs

Périmètre : Métropole Savoie

- Contexte
  - Un territoire **hétérogène**, constitué de montagnes (à 52%) et de coteaux (à 18%) à la **topographie contrainte**, mais également de plaines (à 30%)
  - Un **déséquilibre démographique** : la population est concentrée à 81% sur les plaines et fortement exposée à la richesse écologique et aux risques liés à l'hydrographie, deux tiers des communes comptent moins de 1000 habitants
  - Une organisation spatiale armaturée autour de **trois polarités urbaines** (Chambéry, Aix-les-Bains, Montmélian) concentrant des activités économiques, majoritairement spécialisés dans le **secteur tertiaire** (administrations, services publics, tourisme)
  - Un **tissu industriel** non-négligeable, porté par des entreprises historiquement implantées
  - Un positionnement de **carrefour transfrontalier stratégique**, au croisement de deux axes autoroutiers majeurs pour le trafic de marchandises (A41 Grenoble ⇔ Suisse et A43 Lyon ⇔ Italie), et traversé par le futur projet de ligne ferroviaire transalpine Lyon ⇔ Turin
  - Une **saisonnalité marquée** des livraisons du fait d'un afflux touristique important en raison du patrimoine historique et de la proximité des stations de sports d'hiver des Alpes
- Objectifs
  - Focalisation sur les trois centralités structurantes (Chambéry, Aix-les-Bains, Montmélian)
  - Compréhension de leurs interactions avec les systèmes territoriaux voisins contribuant à l'intégration de Métropole Savoie dans son environnement régional et transfrontalier



Les coursiers Chambériens



VUL d'artisans dans la zone piétonne



Déchargement dans les Halles



Livraisons sur l'aire piétonne



PLAN D'ÉTUDE

Analyse réglementaire et documentaire

Modélisation des flux de marchandises

Cartographie des équipements logistiques

Les acteurs économiques et les filières

Enquête et observations terrain, diagnostic des aires de livraison

Conclusion

Entretiens, analyse terrain et aires de livraison Ateliers de concertation Plan d'actions Rédaction de la Charte	Analyses terrain et aires de livraison Analyses documentaires Analyses règlementaires Analyse des filières Ateliers de concertation Plan d'actions Rédaction de la Charte	Rédaction de la Charte Plan d'actions	Modélisation, diagnostic quantitatif Statistiques et cartographies



Céline Guilloit
Directrice d'études



Paul Bittard
Chargé d'études



Jérôme LIBESKIND
Expert logistique urbaine



Elsa Le Van
Economiste des transports

LOGICITÉS

ELV Mobilités



Analyse réglementaire et documentaire

Analyse documentaire :

- Fiche de lecture n°1 : la logistique urbaine dans les études de diagnostic sur le territoire
- Fiche de lecture n°2 : la logistique urbaine dans les documents de planification
- Fiche de lecture n°3 : la logistique urbaine dans les études de prospective

Analyse règlementaire :

- Réglementation à l'échelle de l'Union européenne
- Règlementation à l'échelle nationale
- Réglementation à l'échelle locale

Analyse documentaire

Résumé

Il s'agit de synthétiser le panorama du transport de marchandises et de la logistique urbaine sur le territoire du Syndicat Mixte de Métropole Savoie dans les divers rapports consacrés à l'état des lieux de ces thématiques.

Les documents analysés :

- Etude de logistique urbaine (monographie sur le territoire de Métropole Savoie) réalisée par la DREAL en 2023
- Etude Grand Chambéry sur la logistique urbaine réalisée en 2020 – Rapport écrit et support de restitution
- Portrait de territoire Métropole Savoie (édition 2025 et 2024)
- Enquête mobilité (EMC²) territoire Métropole Savoie – Avant-Pays-Savoyard, réalisée en 2022.

Analyse documentaire

Entre 2020 et 2023, en moyenne, 141 500 mouvements de marchandises par semaine sur le territoire de Métropole Savoie (dont **56%** en transit), répartis comme suit (données issues de Freturb) :

Par secteur géographique

- **56% dans la CA Grand Chambéry**
  - Dont **28%** pour la seule commune de Chambéry; dont **5%** dans le centre-ville de Chambéry; dont **1000** pour le centre commercial Chamnord et **700** aux abords des rues Favres et de Boigne, de la place Saint-Léger, de l'avenue des Ducs de Savoie
  - Dont **65%** pour des livraisons et **35%** pour des enlèvements
  - Dont **52%** en compte d'autrui par des transporteurs professionnels
  - Dont **68%** dans le cadre de tournées
  - Dont **20%** pour livrer des particuliers (dont **50%** à domicile)
- **32% dans la CA Grand Lac**
- **12% dans la CC Cœur de Savoie**

Par types d'activités

- **63% pour l'artisanat, le commerce et le tertiaire**
  - Dont **30%** pour l'artisanat et les services (contre **23%** à Chambéry)
  - Dont **19%** pour le petit commerce (surtout les détaillants et les cafés-hôtels-restaurants (CHR)) (contre **26%** à Chambéry)
  - Dont **13%** pour le tertiaire de bureau (surtout pour des livraisons faites par des professionnels) (contre **14%** à Chambéry)
- **22% pour le transport, la logistique et le commerce de gros**
- **14% pour l'industrie et l'agriculture**

Les 100 plus gros établissements présents sur le territoire ne représentent que **8%** des livraisons et enlèvements. Leurs chaînes logistiques sont donc les plus optimisées.

Analyse documentaire

Entre 2020 et 2023, en moyenne, 141 500 mouvements de marchandises par semaine sur le territoire de Métropole Savoie (dont **56%** en transit), répartis comme suit :

Par catégorie de véhicules

- **68% par des VUL,** dont les ¾ pour la desserte des artisans, des bureaux et des commerçants, notamment dans la zone piétonne de Chambéry densément pourvue en établissements économiques)
- **21% par des porteurs (>19T)**
- **11% par des articulés** (véhicule avec semi-remorque) lesquels représentent **2%** des véhicules de livraisons dans l'hypercentre de Chambéry

2 millions de poids-lourds par an sur la **Voie Rapide Urbaine**

La quasi-totalité du parc est motorisé au **diesel** :

- **Crit'Air 0 ou 1** : 4% des VUL et 2% des PL
- **Crit'Air 2** : 62% des VUL et 61% des PL* (*chiffres par déduction)
- **Crit'Air 3, 4, 5 ou NC** : 34% des VUL et 37% des PL

Chambéry ne compte qu'une station GNV et une station H2.

La durée moyenne d'arrêt pour une livraison ou un enlèvement est de **20 minutes** (variable selon le type de circuit, en tournée ou en trace directe).

Répartition des sites logistiques

Acteurs de la messagerie traditionnelle : les principaux sites sont situés au Sud-Est et au Nord de Chambéry le long de l'A41 et de la RN201, en connexion avec Lyon et Grenoble. La majorité des sites est cependant située à l'extérieur du territoire, fortement dépendant d'autres agglomérations pour sa desserte.

Acteurs de la messagerie expresse : plus implantés sur le territoire, les principaux sites sont situés autour du parc d'activités de Bissy – Champs Courts. Certains réseaux de colis (Relais Colis et Mondial Relay) sont situés au Sud de Chambéry (mais pas Amazon ni Vinted).

Acteurs indépendants et cyclologisticiens : disséminés en ville pour la sous-traitance du dernier km (Loot, Tonton Livraison).

Analyse documentaire

Les difficultés et les besoins exprimés par les **commerçants,** les **livreurs** et la **FNTR** pour effectuer des livraisons ou des enlèvements sur le territoire de Métropole Savoie sont récapitulées ci-dessous

DIFFICULTES EXPRIMEES	Commerçants	Livreurs	FNTR
Manque de moyens pour s'adapter aux nouveaux modes de ventes	X		
Manque d'espace de stockage en magasins	X		
Non-respect de la règlementation du stationnement sur les aires de livraisons, en particulier par les particuliers et les artisans	X	X	
Manque d'aires de livraisons		X	X
Manque d'initiatives publiques pour la logistique urbaine			X
Règlementation inadaptée à la réalité du terrain (horaires, gabarits, motorisation)			X
Manque d'infrastructures pour les véhicules propres			X

BESOINS EXPRIMES	Commerçants	Livreurs	FNTR
Aires de livraisons mieux adaptées	X		
Service de livraison mutualisé pour les clients (sans surcoût)	X		
Adapter et faire respecter la règlementation		X	
Mieux contrôler l'activité des artisans		X	
Davantage d'espaces logistiques de proximité		X	
Horaires de livraisons élargis, voire de nuit			X
Foncier mutualisable (à bas coût ou gratuit) pour les livraisons du dernier km			X
Règlementation en faveur de véhicule propre			X
Valorisation des entreprises vertueuses (labellisation)			X
Mise en place d'une ZFE			X

Résumé

Il s'agit de synthétiser les stratégies d'organisation et d'aménagement en matière de transport de marchandises et de logistique urbaine définies et planifiées à diverses échelles dans les documents d'urbanisme.

Les documents analysés :

- Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Métropole Savoie, approuvé en février 2020, incluant le DAAC.
- Modification simplifiée n°2 du SCoT en cours : notice de présentation (juin 2025)
- Plan de mobilité de CA Grand Lac
- Plan de mobilité CC Cœur de Savoie
- Programme d'Orientation et d'Action (POA) « déplacement » du PLUi-HD de Grand Chambéry
- Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de CA Grand Lac,
- Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de CC Cœur de Savoie
- Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de CA Grand Chambéry

▪ À l'échelle du périmètre du Syndicat Mixte de Métropole Savoie

Diagnostic commercial (2020) et évolution

Triple déséquilibre commercial :

- Entre le **centre et le Nord** (majorité de commerces intermédiaire, moyennes et grandes surfaces et de proximité), et le **Sud** (gamme équitable de proximité et supérieure)
- En faveur des **deux grands pôles** (Chambéry et Aix-les-Bains concentrent respectivement 39% et 20% de l'offre commerciale), au détriment d'autres communes de moindre importance
- En faveur des **grandes zones d'activités en périphérie** (Chamnord / les Landiers, Bassens / Saint-Alban-Leysse / La Ravoire, Drumettaz-Clarafond), au détriment des centres-villes

Orientations stratégiques pour la logistique urbaine

Elles consistent en une refonte des chaînes logistiques pour améliorer la distribution des marchandises à plusieurs échelles :

- Pour la grande logistique : **reporter massivement** le trafic de marchandises depuis les poids lourds **vers le rail**, en soutenant le projet de la **ligne Lyon-Turin**
- Pour la logistique finale :
  - définir un modèle d'organisation efficace **via le réseau routier**
  - prévoir, en tant que de besoin, des emplacements pour l'aménagement **d'infrastructures** et de **stationnements** nécessaires aux livraisons (aires de livraisons, plateformes logistiques), **au plus près des centres urbains** et des stations de montagne

- **À l'échelle du périmètre de la Communauté d'Agglomération de Grand Chambéry**

Orientations stratégiques pour la logistique urbaine (1/2)

- Renforcer **l'offre ferroviaire de fret**, pour le transport de **déchets recyclables** au centre de tri (inauguré en 2025), puis à terme pour les industriels de la zone de Bissy
- Amorcer la **refonte des chaînes logistiques** avec des modes de transport plus **adaptés au milieu urbain** :
  - Création en entrée d'agglomération de **plateformes d'accueil des poids lourds** connectées au réseau routier supérieur
  - Livraison vers des **centres-relais** par des véhicules de **gabarit moindre**
  - Dernier km en **petits véhicules décarbonés** (fourgon électrique, triporteur, etc.), en incitant à la conversion au **gaz renouvelable** (par des prix préférentiels aux abonnés de la station GNV de Chambéry, ou chèque à l'achat d'un véhicule GNV)

NB : double rupture de charge !

Orientations stratégiques pour la logistique urbaine (2/2)

- Développer des **solutions complémentaires** pour la logistique en **ville** :
  - **Mutualiser** le transport et de la gestion de stocks
  - **Développer les consignes** de retrait de marchandises et colis
  - Renforcer le **maillage en aires de livraisons** adaptées au besoin (localisation, dimensions)
  - Favoriser la logistique des **circuits courts** en cœur de ville et en milieu peu denses
  - **Règlementer** les accès aux centres urbains (horaires, gabarits, motorisation, etc.), avec la mise en place de zones de circulation restreinte
  - **Harmoniser** les règles du trafic poids-lourds entre commune
  - **Limiter le trafic de transit** des poids lourds en zone urbaine et les reporter vers la VRU

Analyse documentaire

À l'échelle du périmètre de la Communauté d'Agglomération de Grand Lac (1/2)

Diagnostic du fonctionnement des livraisons

- Aspect règlementaire : **aucune règlementation globale** à l'échelle de chaque commune, seuls quelques arrêtés conditionnent les livraisons en poids-lourds selon des critères spécifiques (gabarit, horaires, voies d'accès). Ils ne répondent pas à un problème lié aux livraisons de marchandises.
- Aspect fonctionnel : **problèmes** de livraison **ponctuels** dans les **centres-villes** du fait d'une **pénurie** ou de **mésusages** des **aires** de livraisons (cohabitation difficile entre véhicules). Pas de problème pour les livraisons en grandes zones commerciales (chaque enseigne disposant de son aire).
- Aspect environnemental : le transport de marchandises représente **16%** des besoins énergétiques. Le transport **routier** représente **55%** des émissions, dont **40%** pour le transport **routier** de **marchandises**

Orientations stratégiques pour la logistique urbaine (1/2)

Réduire les **impacts** des livraisons et du transport de marchandises, en faisant évoluer les **politiques de livraisons** et en renforçant leur **contrôle**.

- Etudier la création de **centres de distribution urbaine** (CDU) à Aix-les-Bains et Chambéry, avec, **d'ici à 2030**, des livraisons de **dernier km** organisées en **véhicules propres** (cyclologistique)
- Développer des **consignes mutualisées** entre opérateurs et **ouvertes aux commerçants** pour le traitement des colis du **e-commerce**
- **Réduire le trafic en poids lourds** (en particulier à Aix-les-Bains) et définir des itinéraires spécifiques dédiés

▪ À l'échelle du périmètre de la Communauté d'Agglomération du Grand Lac (2/2)

Orientations stratégiques pour la logistique urbaine (2/2)

Réduire les **impacts** des livraisons et du transport de marchandises, en faisant évoluer les **politiques de livraisons** et en renforçant leur **contrôle**.

- Augmenter le nombre **d'aires de livraisons :**
  - **Dans les secteurs les plus commerçants**, avec un **maillage serré** (1 aire pour 100 mètres de linéaire commercial, et pour 50 mètres si présence de commerces alimentaires)
  - **Dans les secteurs les plus carencés d'Aix-les-Bains** (rue du Casino, place Georges Clemenceau, boulevard Wilson, avenues Victoria et de Verdun)
  - **Correctement dimensionnées**, selon les préconisations du CEREMA
  - De préférence **à usage partagé** avec les autres véhicules
  - **Facilement accessibles**, en début de section de stationnement ou à proximité de trottoirs abaissés (pour faciliter le stationnement et la manutention)

- **À l'échelle du périmètre de la Communauté de Communes de Cœur de Savoie**

Diagnostic du transport de marchandises

En 2016, le transport de marchandises ne représentait quasiment aucune part des émissions de CO^2 sur le territoire de la CC Cœur de Savoie.

Orientations stratégiques pour la logistique urbaine

- Pour le transport : **report modal** depuis la route vers le **ferroviaire**, les **voies fluviales** et **maritimes** intérieures
- Pour les livraisons du dernier km : **limitation des poids lourds dans les villes** et report vers des **véhicules plus légers**
- Leviers envisagés : des mesures **coercitives**, comme l'introduction de **péages urbains** ou de **systèmes de vignettes**
- En parallèle : **amélioration de l'efficacité énergétique du transport de marchandises** (estimée par l'ADEME à -20% d'émissions entre 2010 et 2030)

NOTRE ANALYSE

Réduire le nombre de Poids-Lourds en faveur de VUL peut être contre-productif, tant sur les émissions de polluants locaux que sur l'encombrement de la voirie (congestion routière) et la productivité logistique (coûts).

Fiche n°3 : études de prospectives

Analyse documentaire

- **Résumé**

Il s'agit de synthétiser les dynamiques et évolutions majeures du transport de marchandises et de la logistique urbaine sur le territoire de Métropole Savoie esquissées dans les études prospectives à plus ou moins lointaine échéance.

- **Les documents analysés :**
  - Etude d'exploitation ferroviaire du projet d'offre ferroviaire de type RER sur Métropole Savoie (en cours).
  - Etude préalable à la mise en œuvre d'une ZFE-m sur le territoire de Métropole Savoie (dossier réglementaire décembre 2024)
  - Mission d'étude relative à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une ZFE-m sur le territoire de Métropole Savoie – Synthèse de l'enquête à destination des entreprises (2024-2026)
  - Mission d'étude relative à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une ZFE-m sur le territoire de Métropole Savoie – Synthèse des entretiens bilatéraux (2024-2026)
  - Métropole 2050 : les chemins de soutenabilités (en cours) : diagnostic prospectif (été 2025)
  - Métropole Savoie au défi de la loi Climat & Résilience – Intégrer la qualité des sols dans la stratégie d'aménagement dans la perspective du ZAN (brochure juin 2024)
  - Etude Armature mobilité adaptée à Métropole Savoie : étude de faisabilité du déploiement d'une offre ferroviaire cadencée en heures de pointe avec réouverture de haltes (2017)

La Zone à Faibles Emissions (ZFE)

Enquête des flottes par branche d'activités effectuant des livraisons

- **Pour le transport et la logistique.** 99% des transports sont équipés en Crit'Air 2 ou 3 (et aucun en véhicules non classés). Le renouvellement des flottes est fréquent, surtout chez les multinationales (tous les 3 à 8 ans). Les tournées sur le territoire sont longues (environ 100km par jour).
- **Pour l'artisanat.** Part de mouvements réalisés : 60% en VUL et 40% en PL, en grande majorité par des prestataires externes. Les véhicules en propres sont à 90% au diesel et âgés d'environ 8 ans pour les VUL et 10 ans pour les PL. Les livraisons sont à volumes restreints (moyenne de 50kg/mois).
- **Pour le commerce.** Les livraisons sont assurées par des VUL en propre ou sous-traitées à des prestataires. Quelques initiatives de cyclologistique sont lancées.

Projet de règlementation

Les impacts de la ZFE sur le transport et la logistique urbaine sont ainsi évalués dans les documents :

- **Impacts très limités** sur les **circulations de transit** (assurées par un parc de poids-lourds diesel majoritairement récent (de Crit'Air 2), car les dispositions de la ZFE ne s'appliqueraient pas sur les principaux axes routiers. La seule inquiétude notable concerne la baisse d'activité des commerces pour le centre-ville de Chambéry.
- **Impacts nuls pour les véhicules citernes** et les véhicules de transport sous **température dirigée** (frigorique), lesquels bénéficieraient de **dérogations** de 3 ans reconductibles.
- Parmi les besoins exprimés : la mise en place de dispositifs d'accompagnement financier pour le verdissement des flottes, surtout pour les TPE-PME.

La Zone à Faibles Emissions (ZFE)

Enquête sur les pratiques d'anticipation de la ZFE par branches d'activités effectuant des livraisons

- **Pour le transport et la logistique**. L'optimisation des circuits est déjà mise en œuvre, comme une nécessité structurelle au secteur (marge de 1%). Le regroupement des commandes et la mutualisation des tournées pour remplir les véhicules et éviter les retours à vide en sont les pratiques les plus courantes. Demande de libération d'espace en centre-ville pour le stationnement des poids-lourds.
- **Pour l'artisanat**. 75% des entreprises utilisatrices du vélo sont des artisans. Son usage est adapté au secteur mais un travail de communication et de sensibilisation est à mener pour changer les habitudes et développer son usage.
- **Pour le commerce**. Quelques initiatives de cyclologistique ont été lancées, mais son développement est freiné par le surcoût engendré et reporté sur le consommateur final. La demande d'installation de dépôts logistiques pour créer des circuits de distribution par vélo-cargos se heurte pour l'heure à la pénurie de foncier disponible sur le territoire.
- **Pour l'agriculture**. Les producteurs distribuent leurs articles dans des points de ventes collectifs, mais ils sont à consolider pour optimiser la logistique du dernier kilomètre.

Les circuits courts alimentaires

Les circuits courts alimentaires (*Métropole 2050 : les chemins de soutenabilités (en cours) : diagnostic prospectif (été 2025)*)

Sur le territoire, 414 exploitations engagées dans la vente de circuits courts (soit la moitié des viticultures).

Plusieurs dynamiques constatées :

- **Diversification des canaux de distribution** de produits en circuits courts – vente directe à la ferme (en croissance), marchés, AMAP, épiceries indépendantes
- Élargissement du panel de consommateurs grâce au **e-commerce et aux livraisons à domicile**
- Ouvertures de **commerces de proximité**, en particulier dans le centre-ville de Montmélian, et à bord de **camions itinérants** (épiceries, charcuteries), à l'initiative de jeunes entrepreneurs locaux

Besoin accru de foncier pour **l'installation** de producteurs bio et en circuits courts et la **structuration** de filières de proximité (logistique, transformation, distribution).

Le cadre européen de la règlementation relative à la logistique urbaine et du dernier km

Livre Blanc (2011) ; Communication pour une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources (2013) ; Rapport sur la mobilité urbaine durable (2015) ; Avis motivé Commission européenne (2015)

Approche générale

- Ces 4 documents définissent et encadrent des **stratégies** à l'échelle européenne destinées à améliorer l'efficacité, à renforcer la compétitivité et à réduire l'impact environnemental des transports en général, avec quelques focalisations sur le transport de marchandises et la logistique urbaine du dernier kilomètre en particulier. Ces derniers sont en effet reconnus comme essentiels au fonctionnement des villes et milieux urbains, malgré leur prise en compte trop fréquemment négligée dans la planification et la gestion urbaine.

- Les **objectifs visés** sont ambitieux :
  - Réduction des gaz à effet de serre générés par le transport de 60% d'ici 2050
  - Réduction de 50% de l'usage des véhicules fonctionnant aux énergies traditionnelles d'ici 2030.
  - Objectif d'une logistique urbaine quasi totalement décarbonée dans les grands centres urbains d'ici à 2030.

- Par ailleurs, en amont de l'instauration des ZFE depuis 2019 par la France*, des zones en précontentieux européens pour le dépassement des seuils d'émissions de particules fines PM10 et de NO^2 ont été délimitées dans différents territoires français depuis 2017. Le non-respect de ces normes relatives à la qualité de l'air peut conduire à des recours en contentieux devant les institutions européennes.

**à ce sujet, voir également les diapositives consacrées aux Lois Orientation des Mobilités (LOM – 2019) et Climat et Résilience (2021)*

Le cadre européen de la règlementation relative à la logistique urbaine et du dernier km

Livre Blanc (2011) ; Communication pour une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources (2013) ; Rapport sur la mobilité urbaine durable (2015) ; Avis motivé Commission européenne (2015)

Les axes de solutions encouragées

- Parmi les exemples de **solutions encouragées** dans le cadrage européen de la logistique urbaine :
- La **transition énergétique** des véhicules, par l'utilisation de camions urbains produisant peu d'émissions
- La **refonte des stratégies logistiques** existantes, par
  - Le développement de livraison de nuit afin de réduire les problèmes d'encombrement des routes aux heures de pointe
  - Le développement de la comodalité dans les chaînes logistiques et les plans de mobilités urbaines, en y intégrant, le cas échéant, le rail, la navigation fluviale propre et les ports maritimes
  - Le développement de solutions de livraison à domicile « intelligentes », pour réduire la congestion dans les zones de fortes densités et les centres commerciaux
- La **transition modale** du transport de marchandises, par la réduction, dans la mesure du possible, du trafic des poids lourds dans les centres-villes
- La **mise en place de cadres incitatifs et coercitifs** par les Etats-membres et des autorités urbaines (zones de livraison, réglementation en matière d'accès, répression, etc.), de sorte que les fournisseurs privés de services de logistique trouvent des avantages économiques à investir dans de nouvelles technologies et de nouvelles solutions
- La mise en place de ces solutions devra nécessairement passer par **l'innovation** d'une part, et la **coopération** entre les acteurs d'autre part permettant d'encourager l'adoption de bonnes pratiques et l'interopérabilité des solutions logistiques locales

Le cadre européen de la règlementation relative à la logistique urbaine et du dernier km

POLIS ; ALICE

Des outils méthodologiques mis en place

- Deux dispositifs européens ont déjà été instaurés pour favoriser la production et le déploiement de solutions innovantes et durables relatives aux mobilités, aux transports de marchandises, aux flux logistiques et aux *supply chains* en Europe

- POLIS, le réseau de villes en coopération qui a pour ambition : d'offrir un soutien aux autorités locales tendant vers la décarbonation de la logistique du dernier km ou le renforcement de la sécurité des usagers de la route, d'aider ses membres à accéder aux initiatives européennes, projets, fonds et recherches, et enfin de représenter le secteur des transports dans les institutions européennes.

- ALICE, la plateforme numérique technologique pour la recherche et la mise sur le marché des innovation logistiques en Europe, grâce à la collaboration étroite entre les expéditeurs et les prestataires de services logistiques

POLIS
CITIES AND REGIONS FOR TRANSPORT INNOVATION

alice | Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe

Le cadre national de la règlementation relative à la logistique urbaine et du dernier km

LTECV (2015) ; SNBC (2015) ; LOM (2019) ; Loi Climat et Résilience (2021) ; Rapport Logistique Urbaine durable (2021 et 2025) ; Loi 3DS (2022) ; Rapport d'information du Sénat (2024)

- ### Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (LTECV) – 2015

La LTECV dédie le chapitre 3 au développement des transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé.

L'**article 35** mentionne qu'« afin de réduire les impacts environnementaux de l'approvisionnement des villes en marchandises, des expérimentations sont soutenues et valorisées pour créer des espaces logistiques et pour favoriser l'utilisation du transport ferroviaire, du transport fluvial et des véhicules routiers non polluants pour le transport de marchandises jusqu'à au lieu de la livraison finale. »

Par ailleurs, la multimodalité est encouragée, au travers des appels d'offres publics grâce à **l'article 36** : « Lorsque les marchés publics impliquent pour leur réalisation que des opérations de transport de marchandises soient exécutées, la préférence, à égalité de prix ou à équivalence d'offre, peut se faire au profit des offres qui favorisent l'utilisation du transport ferroviaire, du transport fluvial ou de tout autre mode de transport non polluant. »

Enfin, l'**article 40** détaille une stratégie de l'Etat pour le développement de la mobilité propre qui concerne :

- *« Le développement des véhicules à faible émission*
- *L'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules*
- *Les reports modaux du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial*
- *L'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises »*

NOTRE ANALYSE

Cette loi, pour la première fois, évoque le sujet des espaces logistiques urbains et la nécessité par une meilleure organisation des flux, d'améliorer le taux d'occupation des véhicules.

Le cadre national de la règlementation relative à la logistique urbaine et du dernier km

LTECV (2015) ; SNBC (2015) ; LOM (2019) ; Loi Climat et Résilience (2021) ; Rapport Logistique Urbaine durable (2021 et 2025) ; Loi 3DS (2022) ; Rapport d'information du Sénat (2024)

▪ Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) – 2015

La SNBC, introduite par la LTECV, établit une feuille de route par secteur et fixe un « budget carbone » à court et moyen terme, afin d'« atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et réduire l'empreinte carbone de la consommation des Français. », conformément aux objectifs de l'accord de Paris sur le Climat (réchauffement >2°C).

La SNBC impose aux territoires son application en développant « des outils de gouvernance et de régulation pour structurer la solidarité entre territoires », au travers les SRADDET et PCAET.

L'objectif à atteindre est une réduction de plus de 30% des émissions de CO^2 d'ici à 2030 par le secteur des transports.

NOTRE ANALYSE

Pour réduire les émissions de GES, le report modal vers le fret ferroviaire et le changement de motorisation des véhicules seront à eux-seuls insuffisants. Les collectivités doivent accompagner les acteurs économiques, adapter les documents de planification et inciter au report modal et à l'utilisation de modes alternatifs aux routiers grâce à une gouvernance adaptée à leurs territoires.

Le scénario de référence indique qu'« en 2040, 100% des véhicules légers vendus devront être zéro émission ». Le document prescrit plusieurs axes pour l'atteinte de la neutralité carbone des transports à horizon 2050 :

- Accompagner l'évolution des modes de transport grâce à des aides au renouvellement des véhicules et poursuivre le développement d'infrastructures (ex : bornes de recharge).
- Soutenir les collectivités locales et les entreprises dans la mise en place d'initiatives innovantes et les impliquer dans les politiques de mobilités propres (ex : ZFE).
- Engager un report modal vers les modes de transport les plus économes en énergie et les moins émetteurs comme le train ou les transports en commun et soutenir les modes actifs, comme le vélo.
- Optimiser l'utilisation des véhicules en termes de volumes et de poids de marchandises chargées de manière à fluidifier les opérations de logistique (augmentation du taux de chargement actuel des poids lourds de 9,8 à 12 tonnes par véhicules en 2050).
- Maîtriser la croissance de la demande pour le transport de voyageurs [...] et de marchandises (+40 % entre 2015 et 2050) notamment en favorisant le télétravail, le covoiturage, les circuits courts et l'économie circulaire.

Le cadre national de la règlementation relative à la logistique urbaine et du dernier km

LTECV (2015) ; SNBC (2015) ; LOM (2019) ; Loi Climat et Résilience (2021) ; Rapport Logistique Urbaine durable (2021 et 2025) ; Loi 3DS (2022) ; Rapport d'information du Sénat (2024)

Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) – 2019 (1/2)

Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) promulguée en 2019 pose des lignes conductrices qui impactent directement la logistique urbaine.

La LOM encourage notamment les **innovations** en matière de mobilité (cotransportage, véhicules autonomes…) ; oblige le déploiement de **Zones à Faibles Emissions** (ZFE) lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées ; et fixe l'objectif de multiplier par cinq les bornes de **recharges électriques** publiques d'ici 2022.

La LOM attribue également des droits aux collectivités locales :

- Une modification d'un article du code de l'urbanisme permettant aux collectivités locales de « **délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la réalisation d'équipements logistiques est nécessaire** et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif »
- Possibilité pour les collectivités locales de **réserver certaines voies ou certaines portions de voies communales, de façon temporaire ou permanente, à diverses catégories d'usagers**, de véhicules ou à certaines modalités de transport. Cette disposition ouvrirait ainsi des perspectives à un meilleur partage de la voirie.
- Diverses mesures visant à **améliorer la compétitivité du transport maritime, fluvial et ferroviaire.**
- Afin d'améliorer la **gouvernance** en matière de mobilités, l'article 8 indique qu' «Au 1er juillet 2021, la région exerce de droit, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la communauté de communes […] sauf en ce qui concerne les services déjà organisés […] par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes concernée qui peuvent continuer, après en avoir informé la région, à les organiser librement […]. »

Le cadre national de la règlementation relative à la logistique urbaine et du dernier km

LTECV (2015) ; SNBC (2015) ; LOM (2019) ; Loi Climat et Résilience (2021) ; Rapport Logistique Urbaine durable (2021 et 2025) ; Loi 3DS (2022) ; Rapport d'information du Sénat (2024)

▪ Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) – 2019 (2/2)

Dans la suite de la loi PACTE (qui traitait surtout des expérimentations), elle encadre le régime de **responsabilité pénale des véhicules autonomes**. Le texte habilite le gouvernement à avoir recours à une ordonnance pour pouvoir adapter la législation, concernant le code de la route et le régime de responsabilité.*

*Cet article a été partiellement censuré par le Conseil Constitutionnel à cause, entre autres, d'imprécisions du texte, d'absence supposée de portée normative de chartes et de la différence de traitement entre les travailleurs choisissant une plateforme dotée de charte ou non. Très brièvement, le texte en l'état aurait laissé l'opportunité aux plateformes de « fixer des règles qui relèvent de la loi ».

Enfin, la LOM **définit les Zones à Faibles Emissions**, terminologie qui remplace les « zones à circulation restreintes ». Les collectivités locales volontaires peuvent déployer des ZFE et auront accès à des outils leur facilitant la démarche. L'accès à ces zones est réservé aux véhicules les moins polluants et repose sur le système de vignettes Crit'air. Les collectivités peuvent définir les modalités d'accès à ces zones : périmètre géographique, véhicules concernés, modalités horaires et journalières. La LOM rend obligatoire la présence de ZFE pour les communes qui dépassent régulièrement les seuils des normes de qualité de l'air.

Point d'actualité ZFE

L'adoption du projet de loi pour la simplification de la vie économique par le Parlement les 14 et 15 avril 2026 entérine la suppression des ZFE.

Toutefois, des députés opposés à ce projet de loi ont saisi le Conseil Constitutionnel pour en censurer les mesures les plus contestées (y compris celle sur la suppression des ZFE).

Par une décision du 21 mai 2026, le Conseil Constitutionnel a censuré la suppression des ZFE. Leurs mesures de restriction de circulation contre les véhicules les plus polluants demeurent donc en vigueur.

Le cadre national de la règlementation relative à la logistique urbaine et dernier km

LTECV (2015) ; SNBC (2015) ; LOM (2019) ; Loi Climat et Résilience (2021) ; Rapport Logistique Urbaine durable (2021 et 2025) ; Loi 3DS (2022) ; Rapport d'information du Sénat (2024)

Loi Climat et résilience – 2021 (1/2)

Elle impacte le stockage et le transport de marchandises sous plusieurs aspects.

ZFE

- Article 119 : « L'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants devront mettre en place une zone à faibles émissions (ZFE-m), soit 33 nouvelles ZFE-m » d'ici le 31 décembre 2024 [...] « Dans les 10 métropoles qui enregistrent des dépassements réguliers des valeurs limites de qualité de l'air, des interdictions de circulation pour les véhicules Crit'air 5 en 2023, Crit'air 4 en 2024 et Crit'Air 3 en 2025 seront automatiquement prévues. » *(voire diapo précédente « Point d'actualité ZFE »)*

Transports doux

- Article 104 : « Pour atteindre les objectifs de part modale du vélo de 9 % en 2024 et 12 % en 2030, définis respectivement par le plan vélo et la stratégie nationale bas-carbone, l'Etat se fixe pour objectif d'accompagner les collectivités territoriales dans la création d'infrastructures cyclables sur leur territoire. »
- Article 114 : Obligation pour les plateformes de livraison d'une part croissante de véhicules à deux ou trois roues motorisées à très faibles émissions

Construction de véhicules thermiques et multimodalité

- Dès **2040**, les constructeurs automobiles ne pourront plus commercialiser de « véhicules lourds neufs [...] utilisant majoritairement des énergies fossiles ».
- Article 131 : Objectif de **doublement des parts modales du fret ferroviaire et fluvial d'ici 2030**

Entrepôts / artificialisation des sols

- Article 191 : Objectif de **réduction par deux** du rythme **d'artificialisation** sur les dix prochaines années
- Article 210 : **Possibilité de déroger aux règles de hauteur du PLU** pour les projets faisant preuve d'exemplarité environnementale
- Article 211 : Possibilité de déroger aux règles relatives au gabarit, dans la limite d'une majoration de 30 % de ces règles pour les projets de construction ou de travaux réalisés sur une friche
- Les **secteurs d'implantation privilégiés pour les entrepôts seront définis, en lien avec les collectivités et la population**. Le préfet pourra refuser tout projet incompatible avec les objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols.*

*L'article L141-6 du Code de l'Urbanisme précise d'ailleurs que « *Pour les équipements logistiques commerciaux*, [le DAACL] *localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises* [...] ».

Le cadre national de la règlementation relative à la logistique urbaine et dernier km

LTECV (2015) ; SNBC (2015) ; LOM (2019) ; Loi Climat et Résilience (2021) ; Rapport Logistique Urbaine durable (2021 et 2025) ; Loi 3DS (2022) ; Rapport d'information du Sénat (2024)

Loi Climat et résilience – juillet 2021 (2/2)

Taxes

- Article 137 : Les régions volontaires et certains départements qui subiront « un risque de report de trafic [...] en provenance de voies où ces véhicules sont soumis à une contribution spécifique » pourront soumettre une taxe sur le transport routier
- Article 134 : Possibilité de moduler les péages en fonction du type de motorisation ou des émissions de CO_2 pour tenir compte des différences de performances environnementales des poids lourds

Responsabilisation

- Article 40 : « Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les méthodes identifiées pour responsabiliser les donneurs d'ordre, tant sur le coût des premiers et derniers kilomètres que sur la transition énergétique et climatique de livraison de marchandises [...]»

Consignes

- Chapitre III : 7 articles encouragent le développement de consignes pour le réemploi des emballages en verre

Planification

- Article 121: Sécurisation juridique de l'obligation de mise en œuvre, dans le cadre des plans climat air-énergie territorial (PCAET), d'un **plan d'actions pour réduire les émissions de polluants atmosphériques**
- Article 122 : Mise à disposition de **services numériques** s'assistance au déplacement indiquant les restrictions de circulation des poids-lourds

Alimentation

- Article 252 : Extension de l'obligation d'approvisionnement à hauteur d'au moins 50 % de produits durables et de qualité dont **au moins 20 % de produits issus de l'agriculture biologique à la restauration collective privée** à partir de 2025 ; et ajout d'un objectif de 60 % de viande et produits de la pêche sous signe de qualité d'ici 2024

NOTRE ANALYSE

Cette loi impacte fortement les logisticiens tant sur les projets d'entrepôts que sur les motorisations et types de véhicules. Mais elle implique également les collectivités en les invitant à mettre en œuvre des réglementations et planifications incitatives (ZFE, écotaxes, plan d'actions dans le PCAET).

Le cadre national de la règlementation relative à la logistique urbaine et dernier km

LTECV (2015) ; SNBC (2015) ; LOM (2019) ; Loi Climat et Résilience (2021) ; Rapport Logistique Urbaine durable (2021 et 2025) ; Loi 3DS (2022) ; Rapport d'information du Sénat (2024)

Le rapport Logistique Urbaine Durable – 2021 (1/2)

La mission LUD pour « Logistique Urbaine Durable » a été initiée en 2021 par la Direction Générale des Entreprises, le Ministère de la transition écologique et la DGITM dans le cadre du Comité interministériel de la Logistique (CILOG). Jean-Jacques Bolzan, Anne-Marie Idrac et Anne-Marie Jean ont été missionnés pour ce rapport.

Le document s'articule autour de 7 familles de propositions dans lesquelles les collectivités locales jouent un rôle central.

Structurer et pérenniser une méthode de travail afin d'organiser les réflexions et actions au plus près des territoires

- Former une communauté d'engagement et d'accompagnement des acteurs locaux autour du GART, en relation avec les principales associations de collectivités locales.

Exploiter et développer le potentiel des données de logistique urbaine

- Rendre obligatoire la transmission par les collectivités des données statiques sur les Aires de livraison, lorsqu'elles existent, répliquer les projets de recensement / mise à disposition des arrêtés de livraison

Former un observatoire national de la logistique urbaine

- Accompagner les expérimentations de mutualisation des données privées, dans le respect des règles de la propriété industrielle et de la concurrence

Harmoniser la gestion des Aires de livraison et permettre l'expérimentation

- Étendre la loi de dépénalisation de 2018 aux Aires de livraison pour faciliter le contrôle, les expérimentations et le partage des aires

Le cadre national de la règlementation relative à la logistique urbaine et dernier km

LTECV (2015) ; SNBC (2015) ; LOM (2019) ; Loi Climat et Résilience (2021) ; Rapport Logistique Urbaine durable (2021 et 2025) ; Loi 3DS (2022) ; Rapport d'information du Sénat (2024)

Le rapport Logistique Urbaine Durable – 2021 (2/2)

Sécuriser le foncier dédié à la logistique urbaine

- Étendre la place de la logistique dans les Plan de Mobilité (PDM, renforcer la place de la logistique dans les SRADDET, produire un guide des possibilités offertes par les documents d'aménagement en matière de logistique urbaine, établir des ratios d'espaces logistiques pour les nouveaux établissements, poursuivre une démarche de concertation…

Optimiser et décarboner les flux

- Développer le transport fluvial, Inciter à des solutions de mutualisation et à la livraison dans des hubs finaux plutôt qu'à domicile, intégrer la reverse logistic, suivre le déploiement des ZFE, développer les aides à l'achat de véhicules « propres », développer les initiatives de cyclologistique, accélérer le rythme de création de stations d'avitaillement.

Développer la formation et l'information sur la logistique urbaine.

- Créer des MOOCS adaptés aux besoins des collectivités, insérer des clauses incitatives pour une logistique durable dans les appels d'offres publics, développer les achats public/privé dans la logistique urbaine, étudier la pertinence d'un label logistique urbaine durable, responsabiliser le client.

La loi 3DS – 2022

La loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et la simplification de l'action publique locale de 2022 prévoit de donner plus de marge de manœuvre aux élus locaux dans divers domaines. Elle renforce le pouvoir règlementaire des collectivités, et leur donne le choix des compétences à transférer à la intercommunalité. Elle ouvre donc la possibilité aux collectivités et à leur intercommunalité de s'accorder sur leurs responsabilités en matière de gestions des flux de transport de marchandises sur leur territoire commun.

NOTRE ANALYSE

La collaboration entre collectivités, transporteurs et chargeurs est indispensable pour développer la livraison écologique. Le rapport LUD dresse un panel de solutions à la portée de tous les acteurs et leur mise en application contribuera au déploiement de la logistique urbaine durable. L'intégration du consommateur est également un élément nouveau dans les rapports ministériels, et pourtant facteur clé de succès.

Le cadre national de la règlementation relative à la logistique urbaine et dernier km

LTECV (2015) ; SNBC (2015) ; LOM (2019) ; Loi Climat et Résilience (2021) ; Rapport Logistique Urbaine durable (2021 et 2025) ; Loi 3DS (2022) ; Rapport d'information du Sénat (2024)

▪ Rapport d'information du Sénat sur le volet « logistique urbaine durable » - 2024

Faisant écho à la mission LUD de France Logistique, un rapport d'information relatif à la logistique urbaine durable a été enregistré le 24 mai dernier par les sénatrices Martine FILLEUL et Christine HERZOG. L'objectif de ce rapport est de présenter la logistique urbaine comme une opportunité pour les agglomérations, et non comme une contrainte. Il présente 14 propositions autour de 4 axes.

Mieux intégrer la logistique dans l'espace urbain

- **Réaliser des enquêtes** sur le transport de marchandises en ciblant l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici 2024
- **Prolonger le programme InterLUD** pour la période 2023 – 2025
- **Ouvrir la concertation** entre les acteurs publics et économiques, notamment en amont des évolutions réglementaires de type ZFE-m
- Approfondir l'intégration de la logistique urbaine dans les **documents de planification** des collectivités territoriale

NOTRE ANALYSE

C'est la première fois que le Sénat s'empare de la logistique urbaine. Bien que ces propositions ne soient pas nouvelles, leur soutien signe une volonté claire d'inscrire la logistique urbaine durable comme un levier de développement et de décarbonation du territoire.

Améliorer les règles de circulation et de stationnement afin d'optimiser le partage de la voirie

- **Constituer une base de données** des éléments réglementaires du transport de marchandises et la partager aux acteurs économiques
- Accélérer le déploiement de la **lecture automatique des plaques** de véhicules afin de « faciliter le contrôle des règles de circulation »
- Expérimenter les **livraisons en horaires décalés**
- Créer un **nombre suffisant d'Aires de livraison bien dimensionnées**
- Renforcer le contrôle des stationnements illicites sur les Aires de livraison

Accompagner la décarbonation des flottes et soutenir le report vers des modes moins polluants

- Dresser une **feuille de route pour la transition énergétique** des véhicules de livraison
- Prioriser le **soutien à l'acquisition de véhicules propres** avec des aides ciblées, déployer des bornes de recharge électrique privées
- **Soutenir le report modal** vers le fret fluvial et la cyclologistique

Sensibiliser les consommateurs sur l'impact environnemental de leurs livraisons

- **Informer le consommateur** de l'impact environnemental de sa livraison a posteriori, avec des recommandations pour le réduire lors de prochaines commandes
- **Créer un label** valorisant les entreprises « engagées dans une démarche de logistique durable » et qui considèrent la mutualisation des flux

Le cadre national de la règlementation relative à la logistique urbaine et dernier km

LTECV (2015) ; SNBC (2015) ; LOM (2019) ; Loi Climat et Résilience (2021) ; Rapport Logistique Urbaine durable (2021 et 2025) ; Loi 3DS (2022) ; Rapport d'information du Sénat (2024)

Le rapport Logistique Urbaine Durable – 2025

Le rapport, dirigé par Anne-Marie Idrac et Anne-Marie Jean par s'articule autour de 5 familles de propositions à l'attention des collectivités locales.

Gouvernance

- Désigner un élu référent, au niveau des EPCI, ayant délégation sur la LUD et des ressources affectées à la thématique ; mettre en place un comité local pour permettre la co-construction entre les acteurs économiques et publics sur la LUD

Connaissance, standardisation

- Digitaliser, harmoniser et coordonner les arrêtés de circulation à l'échelle d'un bassin de vie ; Mobiliser les consommateurs sur le sujet de la LUD pour une meilleure prise en compte des enjeux

Foncier logistique

- Améliorer l'intégration de la logistique dans les documents de planification ; faciliter l'implantation de nouveaux types de foncier logistique

Formation et acculturation

- Accompagner la montée en compétence des élus et techniciens

Déploiement

- Expérimenter et diffuser les « zones marchandises » ; mobiliser la commande publique pour le déploiement de la LUD ; soutenir les modes massifiés dans leurs contextes de pertinence ; utiliser l'ensemble des leviers à disposition pour donner un avantage concurrentiel aux acteurs décarbonés

NOTRE ANALYSE

Digitaliser la règlementation est un maillon essentiel pour rendre l'information accessible et lisible, pour faciliter l'organisation des tournées et pour favoriser le respect des règles de circulation et stationnement.
Le manque de foncier logistique dans les cœurs de ville est un frein majeur à l'essor de la logistique urbaine. Rares et chers, peu considérés, les espaces logistiques urbains (ELU) sont pourtant nécessaires pour développer des modes de livraison décarbonés.

Préambule

Les communes d'Apremont, Bassens, Chamousset, Chamoux-sur-Gelon, Chignin, Chindrieux, Drumettaz-Clarafond, La Motte-Servolex, Méry, Myans, Saint-Badolph, Sonnaz, Tresserve, Vimines et Voglans ne disposent pas d'arrêté régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises sur leur territoire.

Chambéry

2 arrêtés régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises ont été analysés à **Chambéry**.

➢ **Dans le périmètre de l'aire piétonne (2024)**

- La circulation des véhicules de livraison est autorisée de 6h00 à 11h00
- L'arrêt pour le (dé)chargement y est limité à 20 minutes
- En dehors de ces horaires, les livraisons « express » en véhicules utilitaires devront s'effectuer sur des emplacements spécifiques « arrêts minutes-livraison » matérialisés à l'extérieur de la zone piétonne. La durée de stationnement y est limitée à 10 minutes.
- Pour les livraisons exceptionnelles du Musée Savoisien, la circulation des poids lourds est autorisée sur la rue Victor Hugo en marche arrière, et à en repartir en contre-sens.

Montmélian

2 arrêtés régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises selon différents périmètres ont été analysés à **Montmélian**.

➢ **Dans le périmètre de la commune**

Accès et circulation

Depuis 1995, la circulation des véhicules PTRA > 12 T est interdite sur la RN6 entre les PR 52+170 et 53+440, avec déviation par l'A43.

Depuis 2022, pour les véhicules au PTAC > 7,5 T :

- L'accès à la commune est autorisé exclusivement depuis la RN6 par le rond-point du carrefour RN6/D201 près d'Intermarché, puis par l'avenue Jean Jaurès et l'avenue Paul Louis Merlin.
- La circulation est interdite sur le chemin de la Digue et sur le chemin de l'Île

Stationnement

Pour les véhicules « poids lourds », trois emplacements réservés et matérialisés sont créés :

- Rue François Civeyrac
- Rue Lwolf Monod et Jacob
- Contre allée Nord et Sud de l'avenue Paul Louis Merlin, entre le rond-point EDF et le rond-point Charles de Gaulle, sauf devant l'immeuble Amédée II.

Aix-les-Bains (arrêté n°0034/2016 transmis *a posteriori*)

1 arrêté régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises selon différents périmètres a été analysé à **Aix-les-Bains**.

➢ **Dans le périmètre de la zone piétonne**

Les entrées et sorties de la zone sont annoncées par une signalisation.

La circulation et l'arrêt (mais pas le stationnement) sont autorisés de 6h00 à 10h00 7/7j pour les véhicules motorisés, et de 18h00 à 20h00 pour les commerçants, restaurateurs et artisans de la zone piétonne.

Pour les livraisons occasionnelles, des dérogations pour la circulation et le stationnement peuvent être délivrées, sur demande explicite sollicitée 5 jours avant l'intervention, contre versement d'une redevance d'occupation et d'une caution, remise d'une carte d'accès temporaire et affichage de l'arrêté municipal sur le pare-brise arrière du véhicule.

La circulation des véhicules de plus de 7,5 tonnes et/ou de plus de 2,2 mètres de larges et/ou de plus de 6 mètres de long est interdite dans la zone piétonne (sauf véhicules des services publics).

Valgelon-La Rochette

1 arrêté régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises a été analysé à **Valgelon-La Rochette**.

- Sont créés 7 emplacements réservés aux livraisons, dont : 5 utilisables tous les jours sauf le mercredi entre 06h00 et 14h30 (jour de marché) ; 1 utilisable uniquement le mercredi entre 06h00 et 14h30 ; 1 réservé à titre permanent.
- Pour tous les véhicules, la circulation est interdite dans 6 rues et places le mercredi de 06h00 à 14h30 (jour de marché)
- Pour les véhicules au PTAC < 3,5, le stationnement est limité sur les emplacements prévus à cet effet pendant 5 jours.
- Pour les véhicules au PTAC > 3,5 : la circulation est interdite dans 10 rues et dans la rue du 11 novembre 1918 (8h-8h30 ; 11h30-12h00 , 16h15-16h45) et le stationnement est exclusivement autorisé sur les emplacements prévus à cet effet.
- Pour les véhicules au PTAC > 19 tonnes, la circulation est interdite dans 9 rues.

Bassens

1 arrêté régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises a été analysé à **Bassens**.

La circulation des véhicules au PTAC > 3,5 tonnes est interdite dans 46 rues ou places.

Jacob-Bellecombette

6 arrêtés régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises ont été analysés à **Jacob-Bellecombette**.

- La circulation des poids-lourds est interdite sur le chemin du Belvédère, la Route de la Cascade et la rue du sergent Jacques Revel sauf jusqu'à l'entrée C de l'Université de Savoie
- La circulation des poids lourds PTAC > 6 T est interdite dans 7 rues, sauf véhicules ayant reçu une autorisation
- La circulation des véhicules PTAC > 1,5 T est interdite dans 4 rues
- La circulation des véhicules PTAC > 3,5 T est interdite dans 5 rues, sauf véhicules en dessertes locales
- La circulation des véhicules PTAC > 19 T est interdite dans 1 rue

Le Bourget-du-Lac

1 arrêté régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises a été analysé au **Bourget-du-Lac**.

- La circulation des véhicules au PTAC > 3,5 tonnes (livraisons comprises) est interdite dans 5 rues.
- La circulation des véhicules au PTAC > 12 tonnes (livraisons comprises) est interdite dans 1 rue, sauf dérogation.
- La circulation des véhicules au PTAC > 19 tonnes est interdite dans 2 rues.
- La circulation des véhicules au PTAC > 19 tonnes et de + 3,50 mètres de hauteur est interdite dans 1 rue.
- Le stationnement des poids-lourds est interdit dans la commune, sauf sur le parking du cimetière de 18h00 à 07h00
- Le stationnement des véhicules de + 2 mètres de hauteur est interdit sur 3 parkings (avec portiques à l'entrée)

La Ravoire

8 arrêtés régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises ont été analysés à **La Ravoire**.

Pour les véhicules PTAC > 3,5 T, la circulation est interdite dans 4 rues.

Pour les véhicules PTAC > 7,5 T, la circulation est interdite dans 3 rues

Brison-Saint-Innocent

3 arrêtés régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises ont été analysés à **Brison-Saint-Innocent**.

La circulation est interdite chemins du de la Grotte des Fées, de Combes, de Corsuet (depuis la place Bollard), de Ponsonnet, de Côtefort, et de Grésine (entre n°16 et 26) pour les véhicules PTAC > 3,5 T, et chemin de Grésine (entre n°16 et 26) pour les véhicules de + 3,5 mètres de hauteur.

Lescheraines

3 arrêtés régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises ont été analysés à **Lescheraines**.

La circulation est interdite dans 2 rues pour les véhicules PTAC > 19 T

Le stationnement est interdit pour les poids-lourds > 19 T place des Cantalous

Porte-de-Savoie

1 arrêté régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises a été analysé à **Porte-de-Savoie**.

La circulation des véhicules de marchandises PTAC > 7,5 T est interdite sur la RD 1090, sauf pour la desserte locale comprenant un point de (dé)chargement à Myans, Apremont et aux Marches.

Saint-Pierre-d'Albigny

2 arrêtés régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises ont été analysés à **Saint-Pierre-d'Albigny**.

La circulation est interdite rue Mollard-Crestin (depuis le chemin des Treize Clochers) pour les véhicules PTAC > 3,5 T, et rue des Confréries (entre la route de Mantala et l'avenue e l'Arclusaz) pour les véhicules PTAC > 7,5 T.

Viviers-du-Lac

1 arrêté régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises a été analysé à **Viviers-du-Lac**.

La circulation est interdite RD17 (entre points de repère 1,657 et 2,270) et RD17B (entre points de repère 0,560 et 0,895) pour les véhicules PTAC > 3,5 T.

Entrelacs

5 arrêtés régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises ont été analysés à **Entrelacs**.

Pour les véhicules > PTAC 3,5 T, la circulation est interdite route de Chavannes et route de Maclin, et le stationnement est interdit sur la Place Jean-Marie Montillet – Albens.

Pour les véhicules > PTAC 12 T, la circulation est interdite Chemin rural de Saint-Germain au Mollard et du Mollard à Lepau.

Pour les véhicules > PTAC 19 T, la circulation est interdite Voie communale n°3.

Saint-Jeoire-Prieuré

1 arrêté régissant l'accès, la circulation et le stationnement des véhicules dédiés au transport de marchandises a été analysé à **Saint-Jeoire-Prieuré**.

Pour les véhicules > PTAC 7,5 T, la traversée de la commune est interdite par la RN6, sauf pour la desserte locale.

Quel bilan ?

38 arrêtés ont été analysés, répartis dans **15 communes**

➢ **Un nombre d'arrêtés relativement hétérogène d'une commune à une autre**

Celui-ci varie de 1 à 7 arrêtés émis par commune. En moyenne, chaque commune analysée a émis entre 2 et 3 arrêtés.

➢ **Dates des arrêtés**

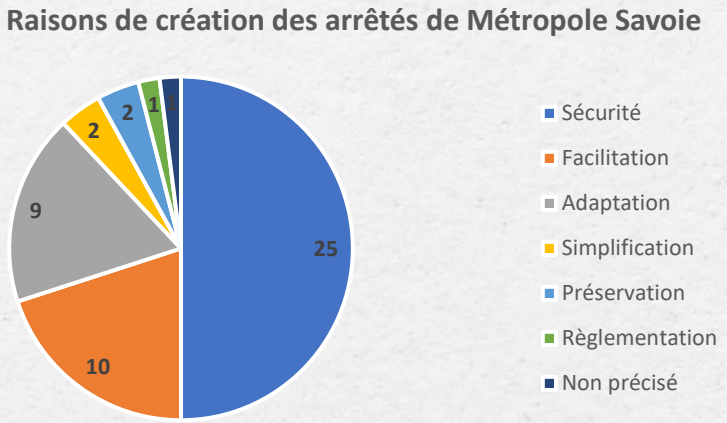
28 arrêtés ont été émis à partir de 2016, et le reste entre 1988 et 2011. Compte tenu de l'évolution des modes de consommation, **nous pouvons donc nous interroger si la réglementation en place est toujours adaptée au territoire.**

➢ **Types d'arrêtés**

22 arrêtés régissent uniquement la circulation du transport de marchandises, 2 uniquement le stationnement et 14 la circulation et le stationnement.

➢ **Motifs de création des arrêtés**

6 familles de thèmes issues des « Considérant » sont recensées. Les considérations sur la sécurité comptent pour la moitié des motifs de création des arrêtés.



Sécurité : garantir la sécurité physique des usagers et des riverains
Facilitation : fluidifier le trafic des véhicules en général ou de marchandises en particulier
Adaptation : adapter la règlementation à la configuration ou au réaménagement de la voirie.
Simplification : regrouper plusieurs dispositions, auparavant dispersées, dans un seul et même arrêté et abroger les précédents.
Préservation : protéger le cadre de vie et/ou l'environnement
Règlementation : réglementer le trafic
NB : certains arrêtés ont été émis au nom de plusieurs de ces motifs.

Quel bilan ?

➢ **Sémantique employée**

D'un arrêté à l'autre, les catégories concernées par des mesures règlementaires sont désignées par des **appellations multiples**, faisant référence à un type de véhicule (ex : poids-lourds) ou non (ex : livraisons).

Ces dernières appellations peuvent laisser place à des marge d'interprétation individuelle (comment caractériser une livraison « express » ou « occasionnelle » ?)

Type de véhicule	Nombre
Véhicules	29
Poids Lourds	5
Véhicules de transport de marchandises	4
Poids-Lourds	4
Véhicules de livraison	4
Véhicules poids-lourds	3
Véhicules de transport de marchandise	3
Livraisons "express"	2
Véhicules de transport routier de marchandises	1
Poids lourds, ensembles de remorques et autres véhicules de grande longueur	1
Livraisons occasionnelles	1
Véhicules (tous types engins)	1
Livreurs	1
Véhicules effectuant le dépôt ou l'enlèvement de marchandises vers les commerces et habitation riveraines	1
Véhicules de transports de marchandises	1
Véhicules poids lourds	1
Total général	**62**

Quel bilan ?

➢ **Restriction selon le tonnage**

Elles sont **précisées de façon très hétérogène** dans les arrêtés concernés. Ces limites peuvent inclure le poids-total en charge autorisé (PTCA/ex-PTRA), mais les arrêtés ne le précisent pas toujours. Parfois, aucun tonnage n'est précisé (« Poids-lourds »).

En synthèse, **7 échelons de tonnages différents** font l'objet de restrictions :

Echelles de tonnage mentionné en bref
Plus de 1,5T
Moins de 3,5 T
Plus de 3,5 T
Plus de 6 T
Plus de 7,5 T
Plus de 12 T
Plus de 19 T

Restriction en fonction du tonnage	Nombre
Plus de 3,5 T	21
PTAC supérieur à 3,5 T	12
Plus de 19 T	6
Poids-lourds	6
Plus de 7,5 T	5
PTAC supérieur à 19 T	4
PTAC supérieur à 7,5 T	6
Plus de 12 T	4
PTAC supérieur à 6 T	2
PTAC supérieur à 1,5 T	2
Moins de 3,5 T	1
Plus de 12 T sauf sur les portions de routes indiquées	1
PTAC supérieur à 12 T	2
Total général	**72**

Quel bilan ?

➢ **Restriction selon les dimensions**

Quelques arrêtés imposent des restrictions supplémentaires en fonction de la hauteur, de la longueur ou de la largeur des véhicules concernés.

Hauteur	Nombre
Plus de 2 m	1
Plus de 2,10 m	1
Plus de 3,50 m	2
Plus de 3,70 m	1
Total général	**5**

Largeur	Nombre
Plus de 2,2 m	1
Total général	**1**

Longueur	Nombre
Plus de 5 m	1
Plus de 6 m	1
Total général	**2**

Un arrêté (Bourget-du-Lac) combine deux critères de restrictions (tonnage et hauteur)

g) La circulation est strictement interdite aux **véhicules de plus de 19T** et dont la hauteur est supérieure à 3 m50 de hauteur :
- chemin de pierre plane.

Un arrêté (Aix-les-Bains) combine trois critères de restriction (tonnage, longueur et largeur)

La circulation des véhicules de plus de 7.5 tonnes et/ou de plus de 2.2 mètres de large et/ou de 6 mètres de long est interdite dans la zone piétonne, à l'exception des véhicules de services publics qui, pour accomplir leur mission, ont besoin d'y pénétrer.

Quel bilan ?

➢ **Restriction selon les horaires (hors aires de livraisons)**

Certaines communes règlementent la circulation des véhicules sur certains axes ou zones selon des horaires déterminés.

Créneaux d'accès autorisé	Nombre
De 6h00 à 11h00	2
De 18h30 à 6h00 du lundi au samedi et à partir de 12h30 le dimanche	1
De 6h00 à 10h00 7/7j pour les véhicules motorisés, et de 18h00 à 20h00 pour les commerçants, restaurateurs et artisans	1
Total général	**3**

Créneaux d'accès interdit	Nombre
De 8h00 à 8h30, de 11h30 à 12h00 et de 16h15 à 16h45	1
Entre 22h00 et 6h00	1
Total général	**2**

NOTRE ANALYSE

L'hétérogénéité des tonnages, et des horaires d'une commune à l'autre peuvent compliquer la compréhension des règles de circulation au sein de l'intercommunalité complexifient la planification des tournées pour les transporteurs.

Certaines restrictions « multicritères » (tonnage, longueur, largeur, hauteur) semblent difficiles à contrôler en pratique.

Par ailleurs, certaines formulations mériteraient d'être davantage précisées à défaut d'être harmonisées (« poids-lourds », mention ou non du PTAC).

Certains tonnages ne correspondent pas à une réalité opérationnelle (ex: 6 tonnes).

Quel bilan ?

➢ **Usage des zones / aires de livraisons**

Quelques arrêtés mentionnent la création de « zones » dédiées aux livraisons, lesquelles sont désignées sous différentes appellations.

Leur usage est règlementé selon un certain nombre de créneaux, plus ou moins complexes. Quelques-unes limitent plus ou moins longtemps la durée de l'arrêt autorisé.

Sémantique	Nombre
Arrêt/emplacement livraison	21
Emplacements réservés aux livraisons	6
Emplacements réservés et matérialisés	3
Arrêt minute-livraison	2
Parking	1
Emplacement	1
Emplacement pour arrêts momentanés	1
Total général	**35**

Durée autorisée	Nombre
10 minutes	2
20 minutes	2
15 minutes	1
Courte durée	1
5 jours	1
Total général	**7**



NOTRE ANALYSE

La majorité des aires de stationnement dispose d'un créneau horaire unique (du lundi au samedi de 6h00 à 11h00).

Il est préférable de préciser explicitement le caractère exclusif (= réservé à titre permanent) des aires de livraisons concernées, ainsi que la notion de « courte durée » de stationnement autorisé.

Créneaux réservés	Nombre
Du lundi au samedi de 6h00 à 11h00	21
Tous les jours sauf le mercredi entre 6h00 et 14h30	5
"En dehors des horaires tolérés" (= de 11h00 à 6h00)	2
Mercredi entre 6h00 et 14h30	1
De 18h00 à 7h00	1
Total général	**30**

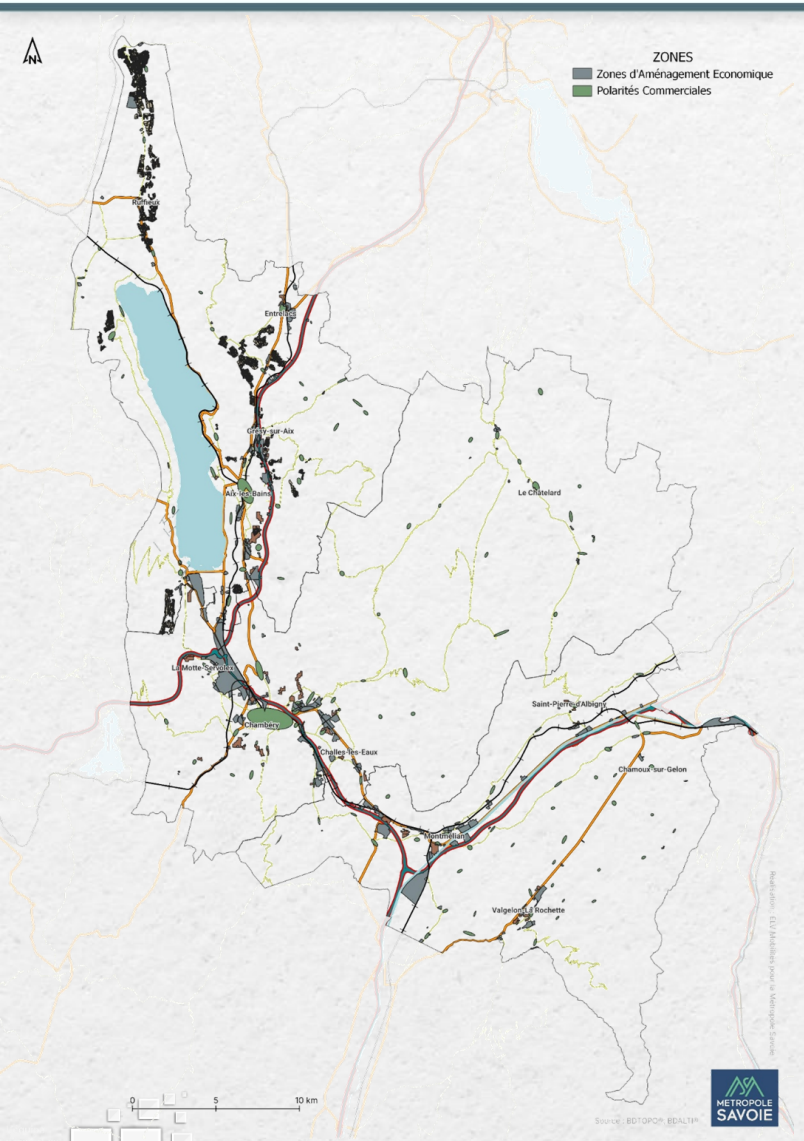


Modélisation des flux de marchandises

- Métropole SavoieModélisation des flux de marchandises p46
- Spécificités Métropole Savoie p47
- La modélisation SILOGUES p54
- Le B2B – Données spatiales p55
- Le B2B – Analyses économiques p61
- Le B2B – Les activités p62
- Le B2B – Les activités - détails p66
- Le B2B – Zooms communes p68
- Le B2B – Les activités - Zooms p69
- Le B2B – Parc et GES p71
- Equipement avitaillement p72
- Le B2B – L'électrification p73
- Le B2B – La massification p75
- Le B2B – Les aires de livraison p76
- Le B2B – Les échanges OD p79
- Le B2C – Les ménages p82
- Cartographie des équipements logistiques et multimodaux p83
- Equipement logistique p84

Spécificités Métropole Savoie

Géographie et relief



- Métropole Savoie s'étend sur 107 communes.
- La variation du dénivelé y est particulièrement importante : entre 221 m (Vions) et 2761 m d'altitude (point le plus haut est le Grand Crozet à Arvillard dans Belledonne) avec 60 % de la superficie qui dépasse les 800 m.
- Trois vallées structurantes concentrent 92 % de la population : la cluse de Chambéry (A41/A43), la Combe de Savoie (A43 vers Albertville) et le couloir du lac du Bourget (Aix-les-Bains).
- Les pentes supérieures à 12 % concernent 38 % du territoire et limitent l'accès des véhicules articulés hors des axes principaux.
- Des tunnels majeurs (Mont-Blanc, Fréjus, Chartreuse, Epine, Bauges) génèrent des surcoûts logistiques de +18 % sur les liaisons alpines. La fermeture de ces tunnels entraine des reports de flux logistiques,
- La géomorphologie alpine impose des contraintes infrastructurelles uniques :
  - restrictions de gabarit dans 23 communes,
  - fermeture saisonnière de 3 cols,
  - enneigement réduisant la capacité routière de 25 à 40 % en hiver.

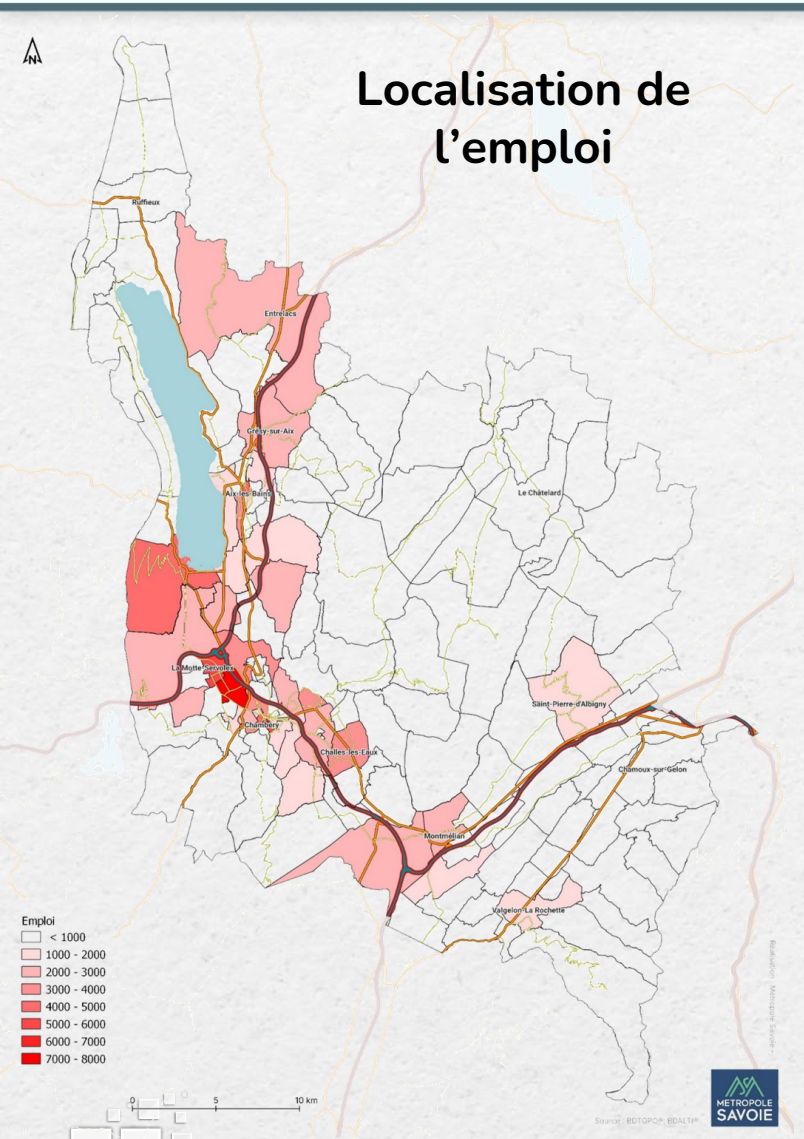
Expertise : La morphologie en entonnoir de la cluse de Chambéry crée un goulot d'étranglement majeur accentuant l'impact des ruptures de charge.

Sources : *INSEE - Comptes régionaux et territoriaux ; Portrait de territoire Métropole Savoie 2022 - INSEE Flash Auvergne-Rhône-Alpes n°157 (2022/2023) ; Statistiques Eurostat NUTS3* Observatoire Savoie Mont Blanc Tourisme - Bilan de saison 2022/2023.

Spécificités Métropole Savoie

Economie

Localisation de l'emploi



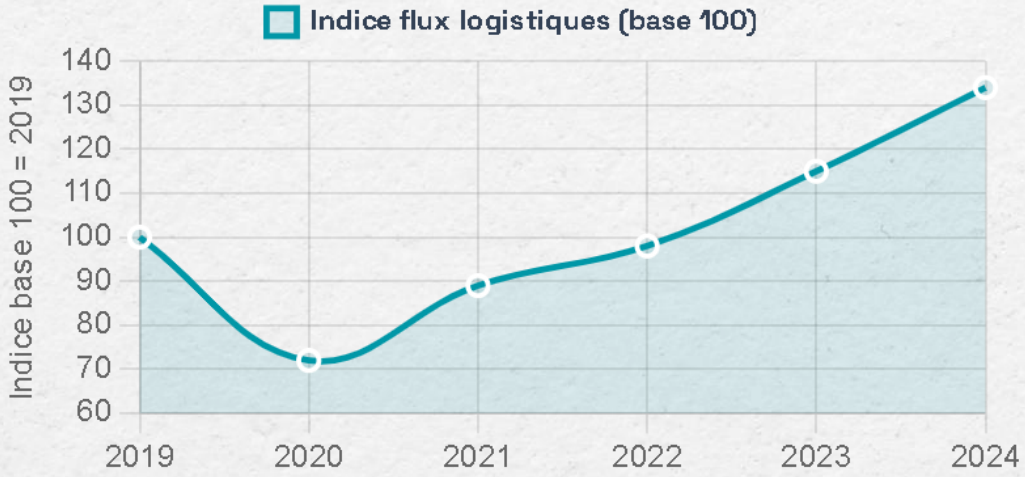
- Le PIB du territoire est estimé à 9,2 milliards d'euros (INSEE 2022), soit le 3e PIB/habitant de la région Auvergne-Rhône-Alpes .
- Quatre piliers structurent l'économie :
  - le tourisme de montagne avec 4,5 Mds € de retombées annuelles pour l'ensemble de la Savoie,
  - l'industrie spécialisée (Plastic Omnium, Isover Saint-Gobain, Savoie-Réfractaires),
  - le tertiaire supérieur,
  - l'agroalimentaire.
- Le taux de chômage (6,2 %) est inférieur à la moyenne nationale.
- Le tissu de 42 406 établissements génère une demande logistique de 164 135 opérations hebdomadaires.

Expertise : Forte dépendance aux flux entrants pour la consommation touristique, contrastant avec des flux sortants industriels à haute valeur ajoutée.

Sources : *INSEE - Comptes régionaux et territoriaux ; Portrait de territoire Métropole Savoie 2022 - INSEE Flash Auvergne-Rhône-Alpes n°157 (2022/2023) ; Statistiques Eurostat NUTS3*
Observatoire Savoie Mont Blanc Tourisme - Bilan de saison 2022/2023.

Spécificités Métropole Savoie

Population



Sources : BPCE L'Observatoire sur la filière transport et logistique - Service de la Donnée et des Études Statistiques

Ce graphique illustre une croissance de 34 % des flux logistiques entre 2019 et 2024 , marquant un rebond massif après la chute brutale liée à la crise sanitaire de 2020. Cette accélération constante confirme la pression croissante exercée sur les réseaux de transport et la nécessité d'adapter les infrastructures pour absorber des volumes de marchandises de plus en plus denses.

- 260 950 habitants (INSEE 2023) sont répartis sur les 107 communes avec une croissance +1,1 %/an (vs +0,3 % national, INSEE 2023).
- avec une densité moyenne de 138 hab/km², mais une concentration forte très localisée sur :
  - Chambéry (60 251 hab, 2 870 hab/km2)
  - Aix-les-Bains (32 175 hab)

Qui absorbent **31 % de la population sur 2 % du territoire**.

- La structure démographique montre que :
  - 19,4 % a plus de 65 ans et plus, ce qui représente un vieillissement modéré,
  - on note une surreprésentation des actifs 25-44 ans.
  - La croissance démographique alimente la demande en Livraison A Domicile (LAD) et en messagerie e-commerce (+9,4 %/an selon la FEVAD 2024).
  - Le fait marquant est que **la population touristique double en haute saison** (jan-fév, juil-aout), portant la population de référence à 570 000 équivalents-habitants en pointe, ce qui génère des besoins logistiques variables de 1 à 3.

Sources : INSEE - Comptes régionaux et territoriaux ; Portrait de territoire Métropole Savoie 2022 - INSEE Flash Auvergne-Rhône-Alpes n°157 (2022/2023) ; Statistiques Eurostat NUTS3 Observatoire Savoie Mont Blanc Tourisme - Bilan de saison 2022/2023 – FEVAD 2024.

Expertise : Le ratio de 1 à 3 en population saisonnière impose un surdimensionnement des infrastructures logistiques, sous-utilisées 6 mois par an.

Spécificités Métropole Savoie

Accessibilité & Infrastructures



Réseau structurant :

- A41 → Grenoble-Genève, avec une moyenne annuelle lissée sur l'ensemble du tronçon de 65 000 à 75 000 véh/j , avec 90 000 véh/j lors des chassés-croisés hivernaux.
- A43 (Lyon-Turin, 68 000 véh/j).
- L'échangeur de Chambéry-Nord est le point de congestion majeur qui s'étale souvent sur 1h15 à 1h30 (7h15 - 8h45) lors de la pointe du matin.
- 3 cols majeurs sont concernés par la fermeture hivernale (novembre à mai) : le Galibier, l'Iseran et le Petit Saint-Bernard.
- Ferroviaire : ligne Chambéry-Modane (TER) est actuellement sous-exploitée pour le fret en raison de la pente et du gabarit (malgré le tunnel ferroviaire historique du Fréjus).
- Projet Lyon-Turin en cours pour augmenter la capacité de report modal. Le projet piloté par TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) vise à basculer 1 million de poids lourds de la route vers le rail par an.
- Fermeture hivernale de 3 cols. Financement FEDER prévu (18 M€) pour la modernisation des accès.

Expertise : Le gabarit limité dans 23 communes (<3,5 m ou <19 t) impose une rupture de charge systématique en amont des derniers kilomètres.

Sources : Direction Départementale des Territoires (DDT 73), Rapports d'activité de la SFTRF et APRR, SCoT de Métropole Savoie (Schéma de Cohérence Territoriale) : Le document "Diagnostic Mobilités« , SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus)

Spécificités Métropole Savoie

Saisonnalité - Evènementiel



Des pics saisonniers impactants

- Globalement, sur le département on a une **double saisonnalité** qui impacte la logistique.
  - La saison d'hiver (déc-mars) : +35 000 opérations/semaine pour les stations (Courchevel, Les Arcs, Val Thorens). Les accès sont soumis aux contraintes météo (chaînes obligatoires), réduisant la fiabilité des tournées de 25 %. Ce chiffre est validé par les transporteurs locaux (type Savoie Express ou Transports Transalpins). L'aléa météo et la congestion des "samedis de chassés-croisés" sur la RN90 imposent une marge d'erreur critique dans l'organisation des livraisons,
  - La saison d'été (juil-août) : +18 000 opérations/semaine autour du lac du Bourget. Ce qui nécessite de stocks tampons dans les hubs de vallée pour les activités de type Café, Hôtel, Restaurant). La zone de Grand Lac (Aix-les-Bains) subit une mutation logistique. Et contrairement aux stations qui sont "en bout de ligne", le bassin du Lac du Bourget fonctionne comme un hub et se concentrent sur la livraison de produits frais et boissons.
- Contrainte spécifique : La piétonnisation des centres-villes (Aix et Chambéry) et la mise en place de la ZFE (sous réserve) obligerait les logisticiens à utiliser des plateformes de cross-docking en périphérie (ex: zone d'activités de Landiers). Ceci est à nuancer en cas de ZFE contraignante uniquement pour les véhicules non classés, ce qui concerne moins les véhicules de livraison.

Expertise : Le dimensionnement du système logistique est une question importante, D'autre part, il est nécessaire d'anticipation la gestion des flux des jeux olympiques : accessibilité, réglementation, horaires.

Sources :Diagnostic Logistique Métropole de Savoie / DREAL - Enquête Logistique Urbaine (ELU) du Syndicat Mixte Métropole de Savoie - Insee Analyses n°201 (Sept. 2025) sur l'emploi et la saisonnalité - INSEE (Janvier 2024) : Estimations de population par commune et par groupement. - Rapport Annuel de Grand Lac (Direction de l'Économie) et le Tableau de bord de l'Observatoire du Tourisme Savoie Mont Blanc, Schéma de Développement Touristique Grand Chambéry 2024-2030. Bilan Saison 2024 - Aix-les-Bains Riviera des Alpes.

Spécificités Métropole Savoie

Contraintes logistiques

Dynamique des flux de marchandises

L'organisation logistique de Métropole Savoie repose sur un mix véhiculaire dominé à 69 % par les Véhicules Utilitaires Légers (VUL) , témoignant de la croissance de la messagerie express et des livraisons diffuses vers les zones de montagne. Les porteurs (22 %) et les articulés (10 %) complètent ce panorama, ces derniers assurant les approvisionnements lourds indispensables à l'économie locale.

Cette dynamique place l'axe A41-A43 au cœur du système, puisqu'il supporte à lui seul 73 % des flux intercommunaux , faisant de la zone des Landiers à Chambéry le hub primaire du territoire avec ses 85 000 m² d'entrepôts .

Cependant, cet écosystème fait face à un tournant réglementaire majeur en 2026 : l'application de la Loi LOM et le déploiement des Zones à Faibles Émissions (ZFE) imposent une décarbonation rapide des flottes urbaines.

Or, les contraintes climatiques spécifiques au territoire alpin pèsent directement sur la logistique électrique et sur le projet de décarbonation. En effet, une température de -10 °C réduit l'autonomie des véhicules électriques de 40 %, rendant certaines tournées impossibles sans recharge intermédiaire. Le verglas et les pentes supérieures à 12 % limitent l'usage des vélos-cargos et triporteurs.

Dans ce contexte, le taux de compte d'autrui plafonnant à 46 % révèle une marge de progression importante ; une mutualisation accrue des flux, calquée sur les standards d'efficience européens, permettrait d'optimiser le remplissage des véhicules et de réduire l'empreinte environnementale du transport de marchandises dans ce bassin de vie contraint par sa topographie.,

Sources : Observatoire Régional des Transports (ORT) DREAL Auvergne-Rhône-Alpes - SFTRF / APRR Rapports annuels de trafic et d'échanges (2024-2025) - CCI Savoie et AURG Inventaire des zones d'activités économiques (ZAE) - SDES (Ministère de la Transition Écologique) Enquête TRM (Transport Routier de Marchandises) - Grand Chambéry, Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA 3) et PCAET, ELV Mobilités Modélisation SILOGUES (2026)

Spécificités Métropole Savoie

Synthèse

Analyse économique, statistique et logistique du territoire

Contexte : Métropole Savoie affiche des indicateurs économiques solides : taux de chômage 6,2 % (vs 7,3 % national), croissance de l'emploi +2,8 %/an, investissements en immobilier d'entreprise +12 % (ADIL 73, 2024). Le PIB/habitant (32 200 €) est supérieur de 18 % à la moyenne nationale, porté par la valeur ajoutée du tourisme de montagne et de l'industrie spécialisée.

Flux logistiques : Entre 2019 et 2024, les opérations de livraison ont progressé de +34 % (+41 000 opé/semaine) sous l'effet conjugué de la croissance du e-commerce (+9,4 %/an, FEVAD 2024), de l'augmentation du nombre d'établissements tertiaires (+8 % en 5 ans) et de la densification des CHR autour des stations d'altitude. Les projections SILOGUES indiquent +22 % supplémentaires d'ici 2030, soit environ 200 000 opé/semaine à l'horizon des Jeux Olympiques d'Hiver.

Réglementations : Conformément à la loi Climat et Résilience, un projet de ZFE-m a été étudié sur le territoire de Métropole Savoie (projet mis en attente d'une clarification du contexte réglementaire au niveau national). Ce projet prévoyait une restriction de circulation uniquement sur les véhicules non classés (soit 4 % des VUL (1 103 véhicules) et 5 % des poids lourds (208 véhicules)). Le coût moyen de transition vers un VUL électrique (28 000 € vs 18 000 € thermique) représente un investissement de 42 à 58 M€ pour la filière logistique locale. Les primes CEE (Certificats d'Économies d'Énergie), qui ont remplacé le bonus écologique depuis fin 2024, constituent le principal levier financier. Depuis juin 2026, elles peuvent atteindre de 4 000 à 9 500 euros par VUL électrique neuf selon le gabarit, sous condition de fabrication européenne.

Perspectives JOP 2030 : Les Jeux Olympiques d'Hiver Savoie 2030 imposeront une logistique d'exception. Les besoins estimés : +180 000 repas/jour à livrer sur les sites olympiques, +45 000 m² de surfaces événementielles à approvisionner, gestion de 1,8 million de visiteurs sur 16 jours. La cellule préparation JO 2030 (Préfecture de Savoie) a identifié la logistique comme l'un des 5 défis majeurs. Les investissements en aires de livraison, CDU et bornes de recharge anticipés pour les JOP bénéficieront durablement au territoire.

La modélisation SILOGUES

Les périmètres modélisés

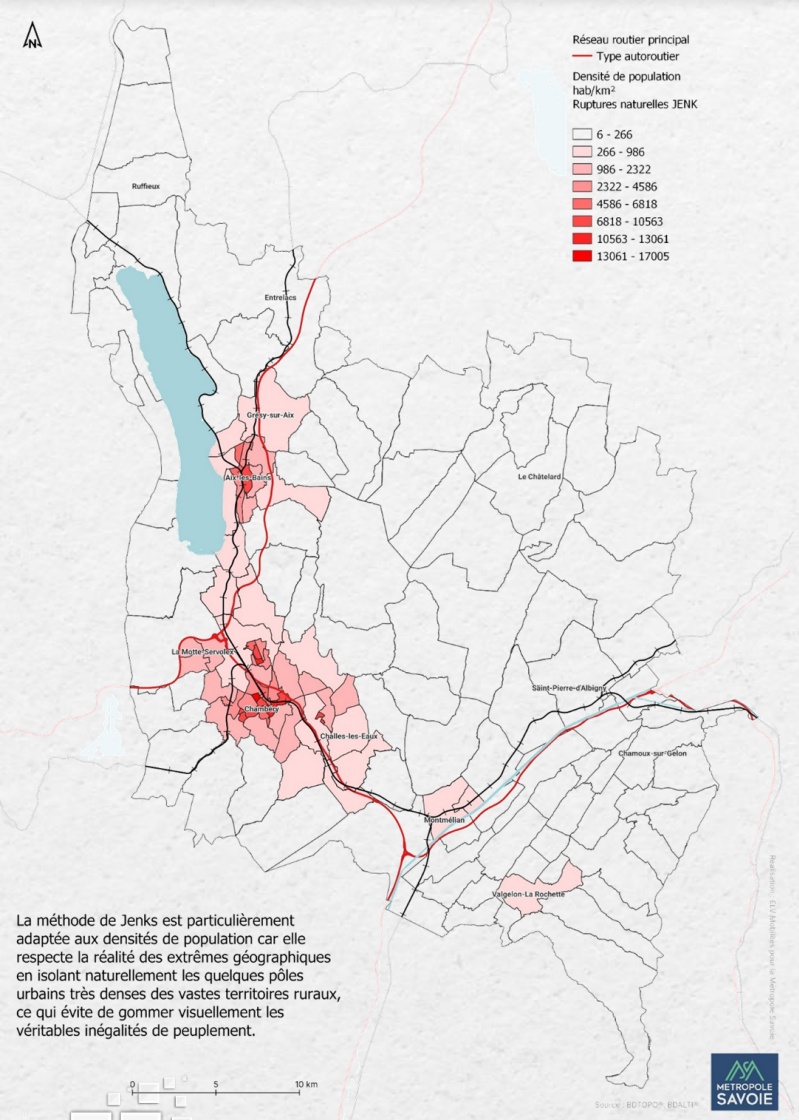
L'étude porte sur le territoire de Métropole Savoie. L'objectif est de comprendre dans un premier temps comment les marchandises circulent et dans un deuxième temps d'estimer plus globalement les interactions et les flux d'échanges entre les communes à une échelle plus élargie.

Plusieurs périmètres seront donc pris en compte. Il s'agira de comprendre la logistique dans un périmètre d'abord large, puis de considérer les intensités logistiques sur l'ensemble des communes, pour ensuite considérer des zooms sur les hypercentres clés afin de favoriser la logistique urbaine et de l'insérer dans un ensemble sous contraintes multiples. Ce seront donc l'ensemble de ces périmètres qui seront pris en compte tout au long de l'étude dans une logique systémique de la logistique. C'est dans ce contexte que pourront être lancés les échanges avec les parties prenantes pour que la logistique soit parfaitement comprise et acceptée par nos interlocuteurs lors des concertations.

La modélisation via la plateforme SILOGUES©, finement analysée permet de comprendre quels sont les impacts de flux de marchandises sur les différents périmètres et de mieux comprendre quels sont les enjeux.

Le B2B – Données spatiales

La population



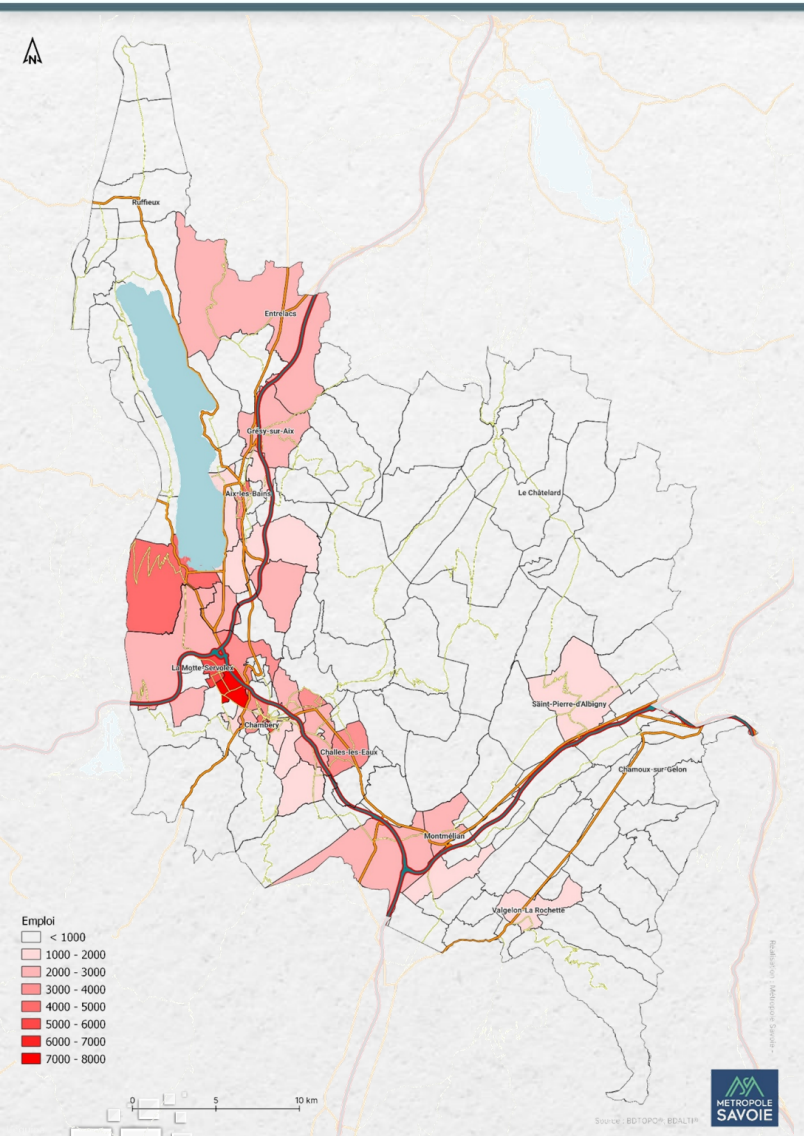
La carte de densité de Métropole Savoie illustre la vulnérabilité d'un territoire où la topographie dicte l'organisation spatiale : une hyper-concentration démographique et économique confinée dans le fond de vallée, ceinturée par de vastes espaces ruraux et montagneux de très faible densité.

Ce bipolarisme spatial soulève un défi majeur d'économie des transports.

- L'armature autoroutière agit comme la colonne vertébrale exclusive reliant les pôles de Chambéry, Aix-les-Bains et Montmélian, garantit certes une excellente accessibilité macro-régionale, mais elle génère une forte dépendance automobile pour les déplacements pendulaires des couronnes périphériques vers le cœur d'agglomération.
- Économiquement, cette polarisation engendre une congestion coûteuse sur l'axe principal, pénalisant non seulement la mobilité quotidienne des actifs, mais aussi **l'efficacité de la logistique urbaine**.
- Le secteur du fret se heurte ainsi à une double contrainte : la saturation et la congestion du dernier kilomètre dans les hypercentres denses (en rouge foncé), opposées au coût kilométrique prohibitif nécessaire pour desservir les zones éparses et isolées (en blanc). Dès lors, le véritable enjeu prospectif pour ce territoire n'est plus l'expansion de la capacité routière, mais la capacité à massifier les flux et à concevoir des schémas logistiques hybrides capables de suturer la fracture d'accessibilité entre la vallée congestionnée et l'environnement moins dense.

Le B2B – Données spatiales

L'emploi



La carte de l'emploi au lieu de travail sur le périmètre de Métropole Savoie met en évidence une polarisation spatiale concentrée le long du sillon alpin. Cette polarisation de l'emploi s'inscrit dans la structuration de l'Axe métropolitain, tel que défini par l'armature territoriale du SCoT, qui concentre l'essentiel des fonctions économiques et des générateurs de flux logistiques entre Chambéry, Aix-les-Bains et Montmélian.

Si l'on considère à la fois la carte de l'emploi et celle des densités de population on remarque un certain déséquilibre : alors que l'habitat s'est largement diffusé par phénomène de périurbanisation dans les coteaux, les vallées secondaires et la première couronne, l'activité économique est restée, à l'inverse, ancrée et massifiée dans les cœurs d'agglomération et les grandes Zones d'Activité Économique (ZAE). Les données de l'INSEE sur l'emploi au lieu de travail soulignent une déconnexion croissante des fonctions urbaines obligeant les 2/3 des actifs à quitter leur commune de résidence chaque matin. Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) et enquêtes de mobilité locales traduisent ce désajustement spatial par une dépendance chronique à l'automobile pour les migrations pendulaires (l'autosolisme représentant souvent plus de 75 % des parts modales dans ces espaces périphériques)

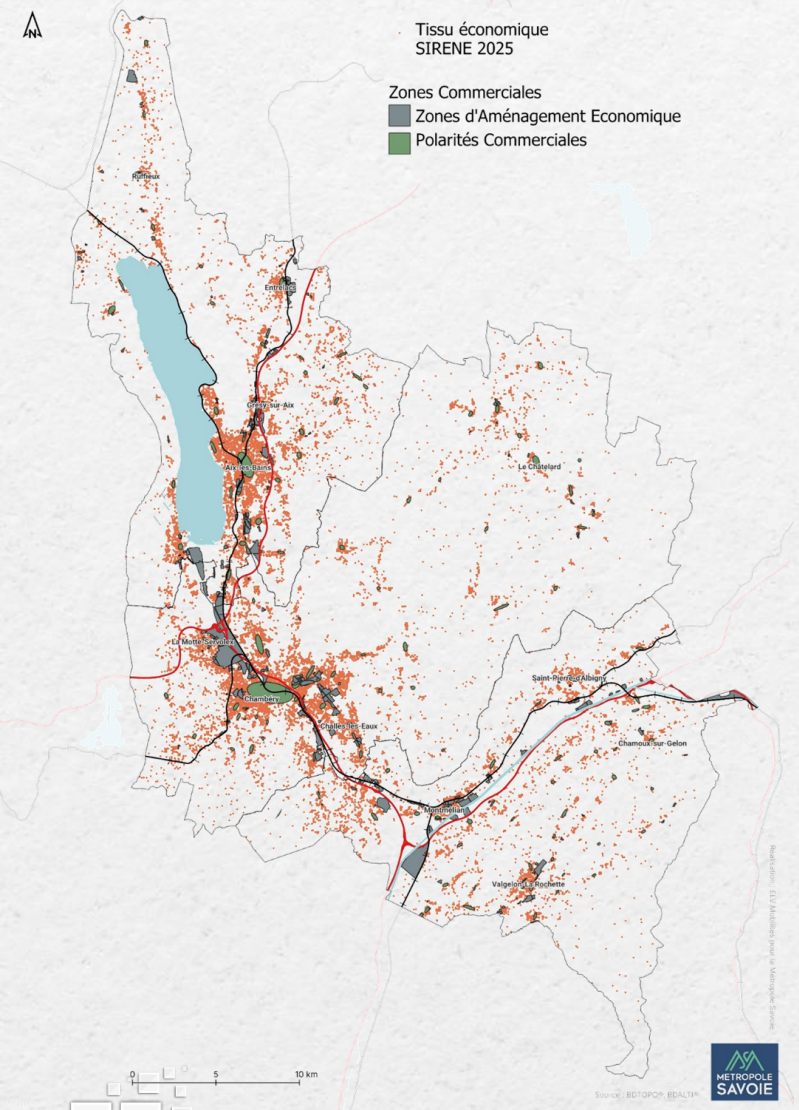
En termes d'accessibilité, l'armature autoroutière capte mécaniquement la quasi-totalité de ces flux convergents. Elle subit un effet entonnoir et une congestion aux entrées de Chambéry et d'Aix-les-Bains.

Aux heures de pointe du matin, les flux entrants pour approvisionner les centres entrent en conflit avec les déplacements pendulaires, générant saturation des espaces.

Sources complémentaires : - Etude Armature mobilité adaptée à Métropole Savoie : étude de faisabilité du déploiement d'une offre ferroviaire cadencée en heures de pointe avec réouverture de haltes (2017) ; - Etude d'exploitation ferroviaire du projet d'offre ferroviaire de type RER sur Métropole Savoie (en cours) ;

Le B2B – Données spatiales

Le tissu économique



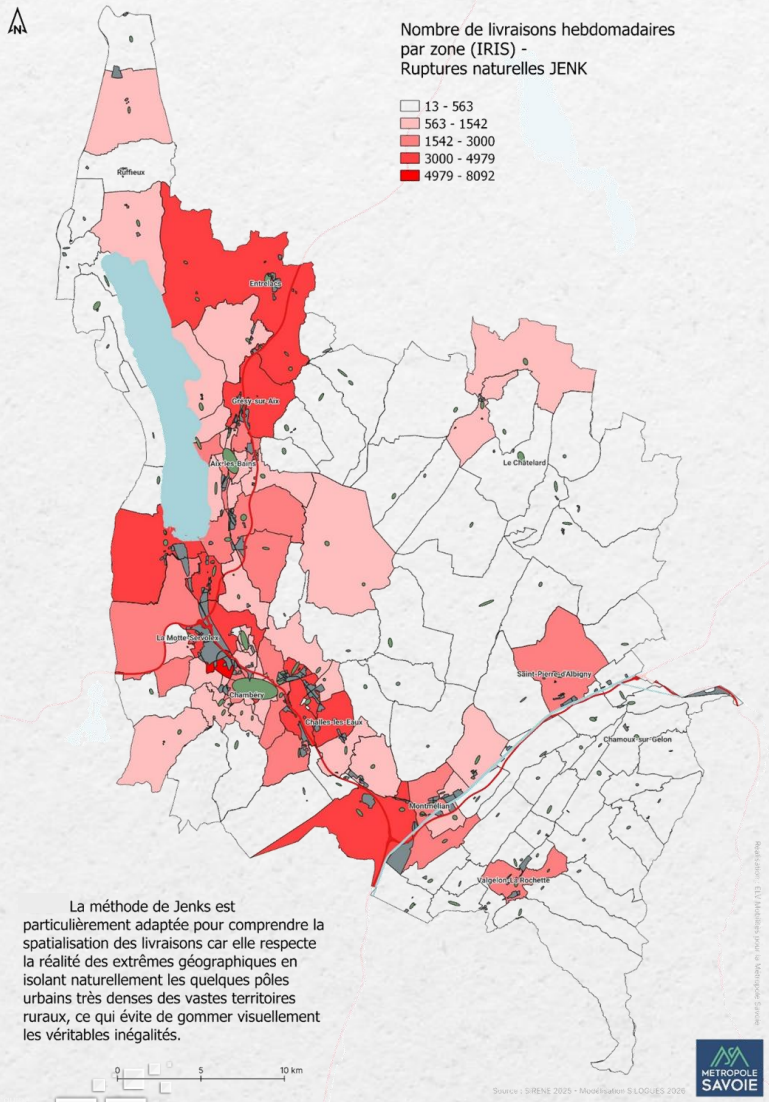
La carte du tissu économique montre la localisation des établissements qui réalisent au moins une fois par semaine une livraison (réception ou expédition de marchandise), 42 400 établissements sont donc soit récepteurs soit expéditeurs (soit les deux) de marchandises au moins une fois par semaine,

La localisation des activités montre :

- Une hyper-concentration bipolaire avec un pôle majeur sur l'agglomération de Chambéry (densité maximale aux Landiers et en centre-ville) et un pôle secondaire à Aix-les-Bains, s'étirant vers le nord le long du lac.
- Une structuration en "Y" renversé montrant que les activités suivent les sillons valléens. L'axe principal relie Aix-les-Bains à Chambéry (Sillon Alpin), puis bifurque vers la Combe de Savoie (direction Albertville/Tarentaise) et vers le sud (direction Grenoble).
- Un mitage économique en ruban avec une continuité d'établissements qui borde la voie rapide urbaine (N201) de Chambéry et l' A41 , créant une zone d'activités quasi ininterrompue entre Voglans, Viviers-du-Lac et le sud de Chambéry. Expliquant en partie la saturation de cette voie.
- Des zones de vide situées vers les massifs des Bauges (à l'est) et de la Chartreuse (au sud-ouest) agissent comme des barrières naturelles où l'activité est plus rare

Le B2B – Données spatiales

Les livraisons



164 000 livraisons par semaine pour 42 000 établissements. La carte des livraisons hebdomadaires montre que les livraisons se concentrent dans le fond de vallée. Les volumes les plus importants, dépassant les 5 000 livraisons par semaine se retrouvent dans les grandes zones d'activités : Entrelacs, Grésy-sur-Aix, Le Bourget-du-Lac, Voglans, Chambéry, La Ravoire, Challes-les-Eaux, Porte-de-Savoie. Le reste du territoire affiche des niveaux d'activité plus faibles, et on constate que la logistique suit logiquement la géographie de l'emploi et des grands commerces,

A Chambéry et Aix-les-Bains, la gestion du dernier kilomètre peut alors être complexe notamment si les livreurs manquent d'espaces adaptés pour stationner et circuler au sein de centres-villes déjà très denses.

Montmélian doit également absorber des flux très liés à sa position de porte d'entrée sud du territoire.

Au niveau des infrastructures routières, les trajets d'approvisionnement sont réalisés sur les axes A41, A43 et VRU, et génère une concurrence spatiale entre les pendulaires et les véhicules de livraison,

Plusieurs pistes peuvent être étudiées :

- Du foncier logistique permettant de centraliser les flux de marchandises dans des secteurs stratégiques comme La Motte-Servolex ou Montmélian. L'objectif serait de regrouper les colis, afin de terminer les trajets avec des véhicules plus petits et mieux adaptés aux centres-villes.
- Une réflexion sur les horaires de livraison peut aider à mieux partager la voirie.
- Des aires de livraison adaptées, bien localisées et jalonnées à Chambéry et Aix-les-Bains peut faciliter les livraisons.

Le B2B – Données spatiales

Synthèse

Quatre logiques coexistent sur le territoire de métropole Savoie :

1. **Une logique de centralité historique et administrative** : À Chambéry et Aix-les-Bains, la densité d'établissements est maximale. Ce sont des zones de "logistique de proximité" (commerces de bouche, services) où les accès sont réglementés (zones piétonnes, contraintes de gabarit).
2. **Une logique d'accessibilité lourde** : la zone des Landiers/Bissy concentre les établissements nécessitant de grandes emprises (concessionnaires, grossistes, entrepôts). Sa position au nœud autoroutier A41/A43 en fait le poumon logistique du département.
3. **Une logique touristique et saisonnière** : Le long du Lac du Bourget et vers les massifs (La Féclaz), les activités sont liées à l'économie présentielle. Cela génère des flux logistiques importants, avec une pression très forte sur les livraisons des CHR (Café-Hôtel-Restaurant) en saison.
4. **Une logique de dépendance aux infrastructures** : L'alignement des points d'activité sur l'axe A43/RN90 montre une dépendance à la route. Ce développement linéaire fragilise la logistique urbaine.

Le B2B – Données spatiales

Synthèse

5 défis pour le territoire de métropole Savoie : 164 000 livraisons par semaine pour 42 000 établissements

1. **La gestion de l'espace public** : avec au moins une livraison par semaine par point, le besoin en aires de livraison est permanent, et l'inadéquation entre l'offre et la demande peut provoquer des doubles files pénalisantes.
2. **La spécialisation logistique des Landiers** : Si Chambéry-Centre est la destination finale, la zone des Landiers/Bissy est le moteur d'expédition, où se concentre donc la réception du fret lourd pour redistribution.
3. **La concentration des établissements le long des axes structurants** : La carte des livraisons hebdomadaires met en évidence une ligne de points très serrés le long de la VRU (N201) et de la RD 1201. Cette structure impose aux transporteurs des tournées très sensibles aux aléas de circulation.
4. **Les goulots d'étranglement structurels** : La superposition des flux de marchandises et des zones d'emploi confirme que l'existence de points de congestion majeurs (échangeur de Chambéry-Nord). On a en effet simultanément les flux pendulaires des salariés et les rotations de livraison qui, pour beaucoup d'établissements, s'effectuent sur les mêmes créneaux horaires (7h30 - 10h00).
5. **Le défi des zones périphériques et de l'arrière-pays** : En dehors des pôles urbains, la carte des livraisons hebdomadaires (p59) montre une diffusion en arborescence vers les massifs des Bauges et de la Chartreuse, On a en effet un point névralgique qui regroupe les zones les plus denses puis de flux qui s'étendent le long des axes routiers et des vallées secondaires, et enfin des reliefs qui constituent des barrières naturelles. Bien que les points soient plus épars, l'obligation d'au moins une livraison hebdomadaire pour ces établissements (commerces de village, artisans) impose des kilomètres à vide importants. Le coût logistique est alors élevé et l'optimisation des tournées complexe.

Expertise : L'enjeu pour Métropole Savoie est de s'orienter vers la massification des livraisons des 42 400 établissement vers des véhicules décarbonés depuis des centres de consolidation, afin de réduire le nombre de livraison et d'anticiper la logistique pour les éventuelles nouvelles zones économiques. Chaque programme devra intégrer les contraintes logistiques et réserver le foncier pour le faire dans le respect de l'objectif ZAN.

Le B2B – Analyses économiques

Transition

Compte tenu des contraintes structurelles et géographiques identifiées, notamment l'hypertension de la VRU et la saturation des cœurs urbains, il s'agit maintenant d'étudier la **typologie des flux qui alimentent le territoire**.

Ce diagnostic approfondi montrant les spécificités économiques du territoire s'attachera à décrire les livraisons pour comprendre :

- **qui est livré** : parce que tous les établissements n'ont pas les mêmes besoins
- **par quels types de véhicules** : la quantification des flux par type de véhicules permet d'ajuster le besoin de massification et /ou le besoin sur la voirie
- **selon quelles organisations et gestions logistiques** : comprendre les pratiques de tournées et estimer la distinction entre le transport pour compte d'autrui et le compte propre, permet d'évaluer les leviers de mutualisation

En quantifiant ensuite **les kilomètres générés et le bilan carbone associé**, nous établirons une base factuelle pour mesurer l'empreinte environnementale du fret métropolitain.

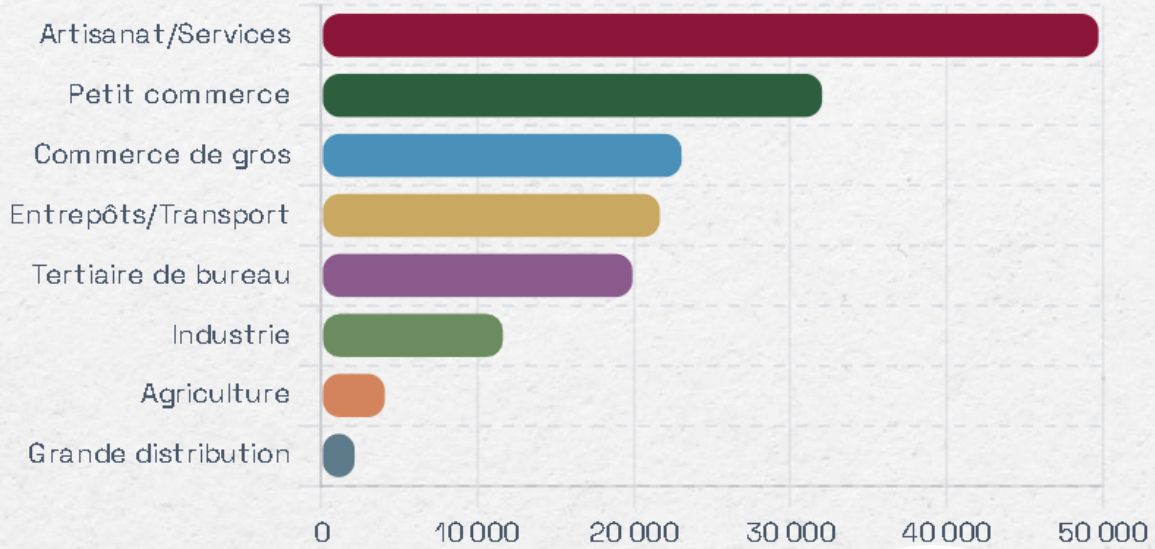
Ce socle de données, consolidé par la modélisation SILOGUES, **permettra de poser des contraintes réalistes lors de l'élaboration des fiches actions.**

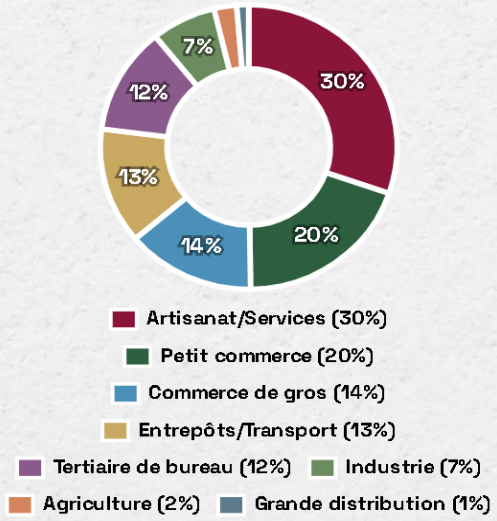
Ce bilan servira ainsi de **support stratégique aux futures phases de concertat**ion avec les acteurs économiques locaux, garantissant que les solutions soient parfaitement calibrées aux spécificités locales (relief et économie saisonnière par exemple).

Le B2B – Les activités

Principales activités générant des livraisons

Top secteurs N1 (opérations hebdomadaires)





Sources : SIRENE 2025
Modélisation SILOGUES 2026
Réalisation ELV Mobilités

L'économie du territoire est structurée autour de **8 grands secteurs d'activité**

- **L'Artisanat/Services** domine largement avec 30,3% des opérations de livraison hebdomadaires, révélant un tissu économique tertiaire dense.
- **Le Petit Commerce** (19,5%) et le Commerce de Gros (14,0%) constituent le deuxième pilier logistique, concentré principalement en hypercentre de Chambéry et Aix-les-Bains.
- **Les Entrepôts/Transport** (13,0%) révèlent l'importance des plateformes logistiques des Landiers et de Porte-de-Savoie.
- **Le Tertiaire de bureau** (11,6%) et **l'Industrie** (7,3%) complètent le panorama, avec une présence marquée de Isover Saint-Gobain (La Motte-Servolex), Savoie-Réfractaires, Placoplatre (Bissy).
- **L'Agriculture** (2,5%) et la **Grande Distribution** (1,7%) génèrent des flux spécifiques à programmer hors heures de pointe

Le B2B – Les activités

Caractéristiques des livraisons

Caractéristiques des livraisons sur Métropole Savoie

#	Secteur N1	Établ.	Ops/sem.	Part terr.	ope/etablis/sem	% VUL	% C.Propre	Profil
#1	Artisanat/Services	12000	49721	30,30%	4,1	81%	68%	Urbain/VUL
#2	Petit commerce	4798	32037	19,50%	6,7	75%	59%	Mixte
#3	Commerce de gros	818	23041	14%	28,2	65%	41%	Mixte
#4	Entrepôts/Transport	893	21653	13,20%	24,2	40%	28%	Lourd
#5	Tertiaire de bureau	20650	19904	12,10%	1	78%	60%	Urbain/VUL
#6	Industrie	1004	11614	7,10%	11,6	49%	35%	Mixte
#7	Agriculture	2213	4047	2,50%	1,8	71%	99%	Lourd
#8	Grande distribution	30	2118	1,30%	70,6	45%	17%	Mixte
Σ	**Total métropolitain (8 secteurs)**	**42406**	**164135**	**100,00%**	**3,9**	**69%**	**54%**	

Sources : SIRENE 2025 Modélisation SILOGUES 2026 Réalisation ELV Mobilités

L'analyse du tableau révèle une structure logistique typique d'un territoire de "Sillon Alpin", qui impose une logistique de couloir, caractérisée par une forte hybridation entre services urbains et les flux de transit. L'analyse des valeurs remarquables montre que :

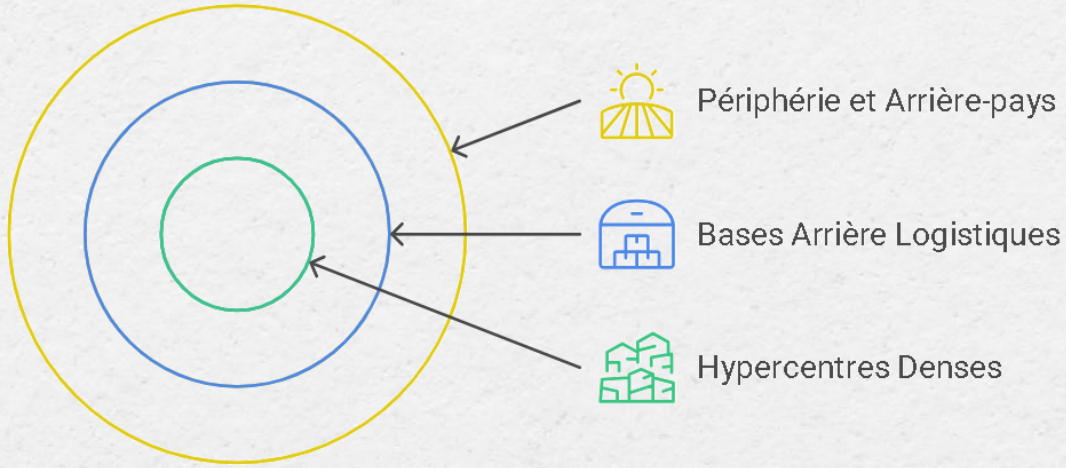
- **Le secteur artisanat/services est le moteur volumétrique du territoire** (30,3% des opérations). Avec un taux de 81% de VUL et 68% de compte propre , il illustre une logistique diffuse et peu mutualisée, portée par des artisans locaux qui assurent eux-mêmes leurs approvisionnements.
- Le Tertiaire de bureau, bien qu'il représente 20 650 établissements ne génère que 12,1% des flux. C'est une logistique de "petits colis" très urbaine.
- La Grande Distribution est un secteur "poids lourd". Avec seulement 30 établissements, ils génèrent 70,6 opérations par semaine et par site (le ratio le plus élevé). Ici, le compte propre est minoritaire (17%) , indiquant une externalisation massive vers des transporteurs professionnels.

Le B2B – Les activités

Typologie territoriale

En corrélant le tableau avec les cartes de densité, on distingue trois typologies de zones logistiques :

1. **Les hypercentres denses** (Chambéry / Aix-les-Bains) : avec un profil de type urbain approvisionné par des VUL. Caractérisé par les secteurs #2 (petit commerce) et #5 (tertiaire de bureau). La logistique y est contrainte par la densité de population et l'étroitesse des rues. Le recours massif au VUL (75-78%) explique la saturation de la VRU (Voie Rapide Urbaine).
2. **Les bases arrière logistiques** : avec un profil caractérisé par des véhicules lourds et mixtes. Ces territoires regroupent les secteurs #3 (commerces de gros) et #4 (entrepôts). Ces zones concentrent les 14% de flux de gros. C'est ici que s'opère la rupture de charge et les 40% de véhicules lourds déchargent pour que les VUL prennent le relais vers les centres (Zone de Bissy / Landiers).
3. **La périphérie et l'arrière-pays** (Cœur de Savoie, Bauges) : avec un profil d'activités agricoles et artisanales. Le secteur #7 (Agriculture) affiche un taux de 99% de compte propre . En zone rurale, l'agriculteur ou l'artisan est son propre transporteur, générant des kilomètres importants pour peu d'opérations par établissement (1,8 ope/etab).



Le B2B – Les activités

Comparaison et enjeux

Comparaisons avec les données de cadrage national (Sources : SDES / Insee)

En comparant les données modélisées par SILOGUES pour Métropole Savoie avec les données nationales, on note des particularités territoriales :

- **Le poids du compte propre (54%)** : La moyenne nationale se situe généralement autour de 45-50% en zone urbaine. Le taux de 54% sur le territoire souligne une logistique moins optimisée, avec des véhicules circulant à vides. C'est une piste à creuser dans les fiches actions, qui consistera à inciter à la mutualisation, c'est-à-dire une orientation vers la professionnalisation des livraisons (compte d'autrui).
- **La part du VUL (69%)** : Ce chiffre est très élevé mais conforme à la croissance du e-commerce et de la livraison fractionnée. Au niveau national, le VUL est légèrement moins représenté dans les livraisons mais assure toujours la majorité des mouvements en ville. Ce qui est exacerbé ici par la topographie de montagne empêchant l'accès des gros porteurs ou les poids-lourds dans certaines zones géographiques.

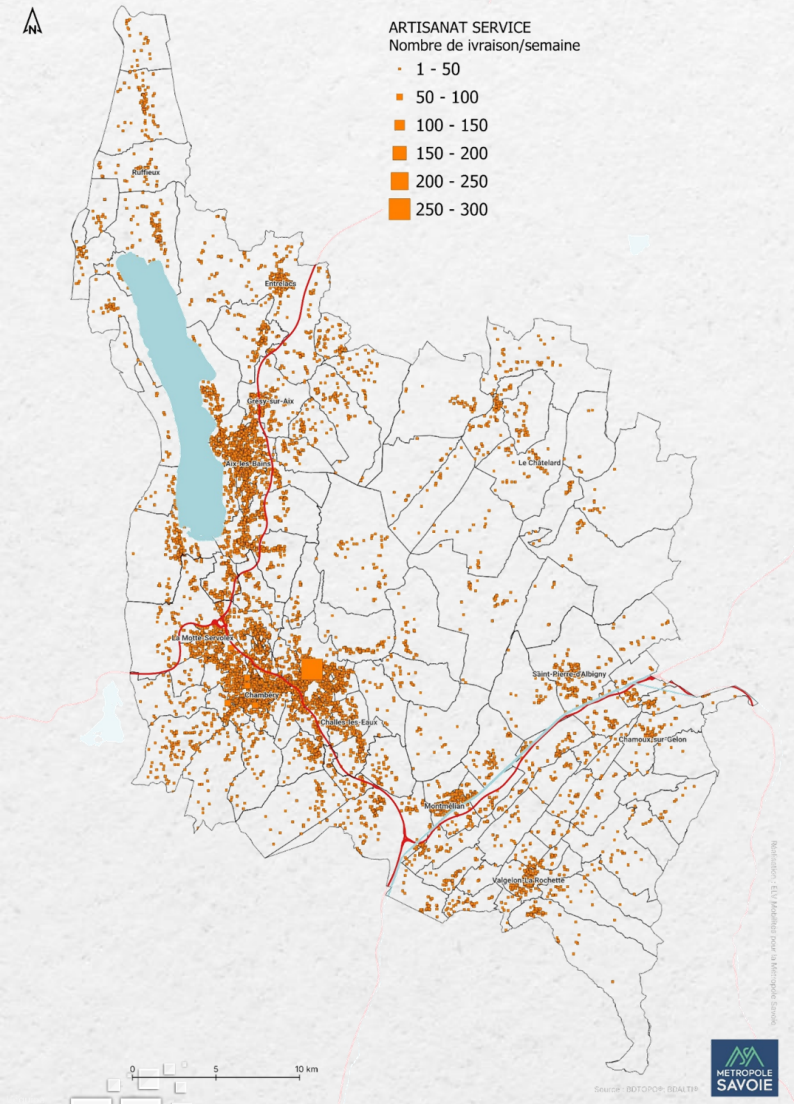
Expertise : Le territoire doit donc faire face à plusieurs défis :

1. D'abord, les secteurs les plus émetteurs (petit commerce et artisanat) sont ceux qui utilisent le plus le VUL et le compte propre. C'est sur ces 61 000 opérations hebdomadaires que le levier de la transition vers l'électrique ou le GNV est le plus fort.
2. La saturation infrastructurelle : La carte des livraisons hebdomadaires montre une saturation sur l'axe Nord-Sud. Le tableau explique pourquoi : la combinaison de la livraison de gros (28 opé/étab) et du petit commerce (6,7 opé/étab) sur le même axe autoroutier crée un conflit de flux entre logistique lourde et logistique urbaine légère (cumulé avec les flux pendulaires).

En conclusion : Métropole Savoie possède une logistique de proximité très forte (artisanat/service) mais atomisée. Le socle de concertation devra se concentrer sur la mutualisation du commerce de gros et l'accompagnement des artisans (compte propre) vers des solutions de véhicules décarbonés pour réduire l'impact CO_2 tout en maintenant l'attractivité économique.

Le B2B – Les activités - détails

L’artisanat-Service



12 000 établissements générant 49 721 opérations/semaine (soit 9 562 livraisons/jour).

Ratio d'intensité : 4,1 op/étab/sem · Part territoire : 30.3 %. C’est un secteur à enjeu majeur sur le territoire (30.3 % des opérations métropolitaines) avec des intensités logistiques conforment à la moyenne métropolitaine (4,1 op/étab/sem).

Le parc estimé de cette activité est de 996 véhicules (méthode ELV Mobilités) :

709 VUL · 112 porteurs · 175 articulés.

Avec des livraisons réalisées à 81 % en VUL, 15 % porteurs , 4 % articulés.

Kilométrage estimé : 283 694 km/sem (54 557 km/jour)

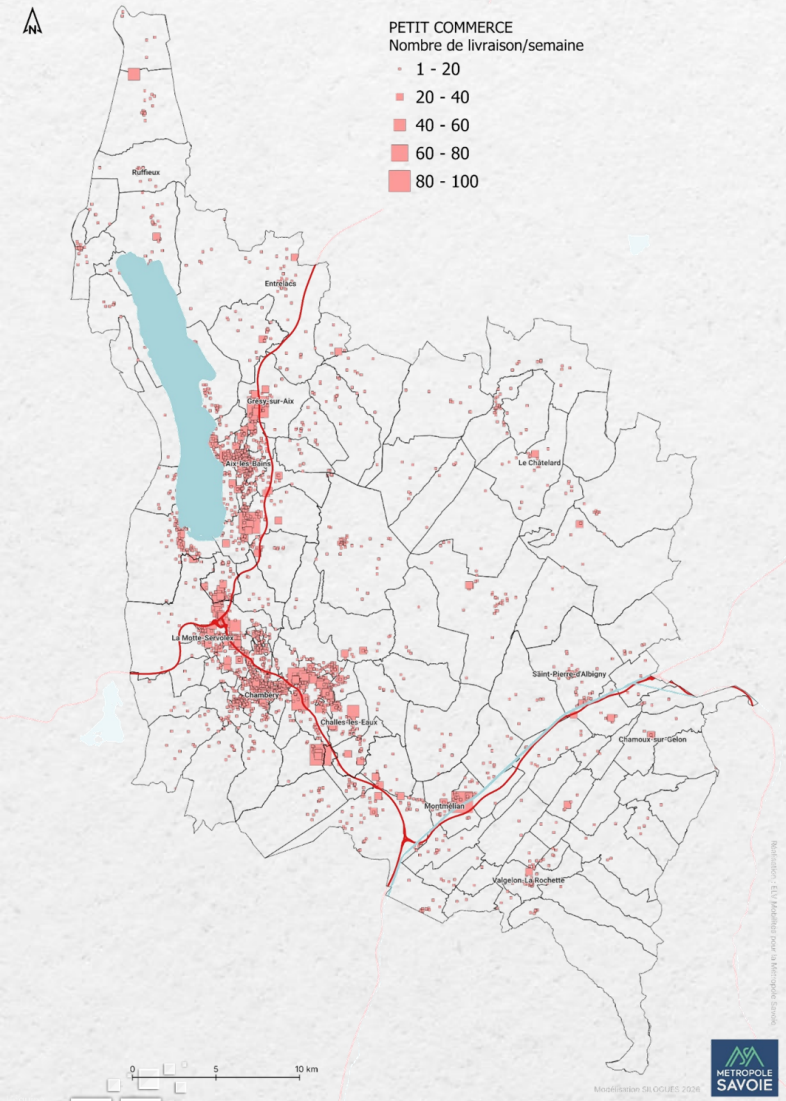
Empreinte : 107.185 t CO_2/sem · 5 574 t/an.

Coût congestion : 2 988 k€/an (étude Ernst & Young pour l'OTRE (Organisation des Transporteurs Routiers Européens) publiée en 2023,

Flotte quasi exclusivement composée de véhicules utilitaires légers (81 %) : ce qui correspond à une logistique urbaine de proximité dominante. Ce secteur peut être une cible prioritaire pour l'électrification,

Le B2B – Les activités - détails

Le petit commerce



4 798 établissements générant 32 037 opérations/semaine (soit 6 161 livraisons/jour).

Ratio d'intensité : 6.7 op/étab/sem · Part territoire : 19.5 %. C'est un secteur à enjeu majeur sur le territoire (19.5 % des opérations métropolitaines). forte pression logistique par établissement (ratio 6.7 op/étab/sem, supérieur de 73 % à la moyenne métropolitaine).

Le parc estimé est de 598 véhicules : 420 VUL · 113 porteurs · 65 articulés. Mix opérations : (méthode ELV Mobilités) :

420 VUL · 113 porteurs · 65 articulés.

Avec des livraisons réalisées à 75 % en VUL, 23 % porteurs, 3 % articulés..

Kilométrage estimé : 181 142 km/sem (34 835 km/jour).

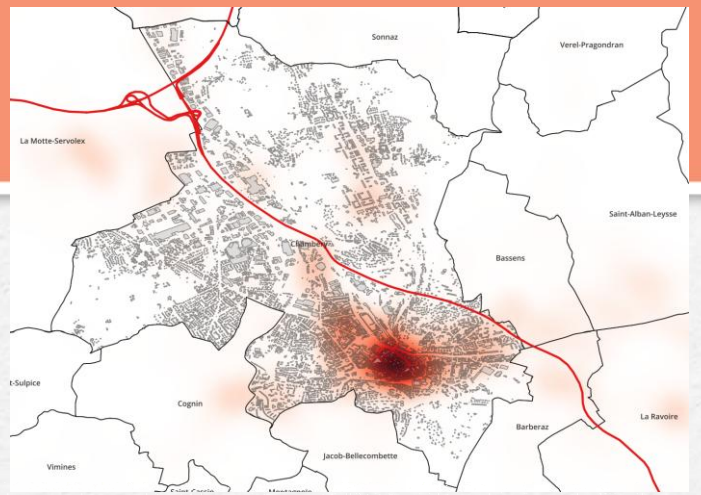
Empreinte : 70.262 t CO_2/sem · 3 654 t/an.

Coût congestion : 1 794 k€/an (EY 2023).

C'est un secteur structurant du territoire pour lequel toute politique logistique ciblée aura un effet levier significatif. On a une pression logistique par établissement très élevée (6,7 op/étab/sem, +73 % vs moyenne) avec un risque de saturation des aires de livraison et besoin de réglementations horaires adaptées. Ce secteur engendre des externalités notamment sur la congestion avec un surcoût estimé à 1 794 k€/an (méthode EY 2023). L'enjeu principal est dans l'optimisation des aires de livraison.

Le B2B – Zooms communes

Chambéry



Chambéry (ville majeure de rang 1 au sein de métropole Savoie en termes de nombre de livraisons). Elle représente **26.7 % des opérations métropolitaines** avec **10 033 établissements**, avec une densité de 4,6 emplois/établissement et **4,4 opé/semaine/établissement**. Les véhicules livrant Chambéry sont de type mixte, avec 66 % VUL, 23 % Porteurs, 11 % Articulés, générant une occupation de la voirie intense et régulière.

CHAMBERY : **43 752 livraisons** par semaine

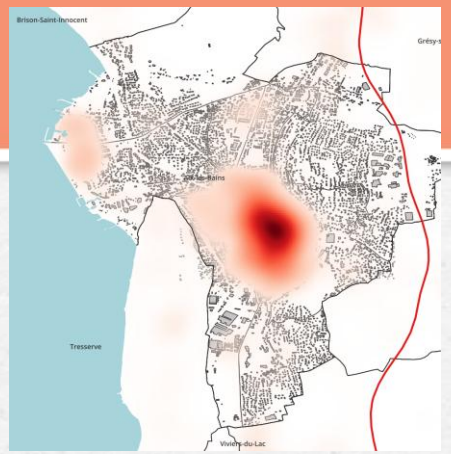
Recommandations logistiques pour Chambéry

1. Identifier les zones de forte concentration d'opérations pour l'implantation d'aires de livraison dédiées avec une confrontation entre l'offre actuelle et le besoin théorique (chapitre suivant)
2. Envisager une réflexion sur les livraisons hors heures de pointe
3. Évaluer le potentiel de mutualisation avec les communes voisines et une articulation réglementaire entre les communes



Le B2B – Zooms communes

Aix-les-Bains

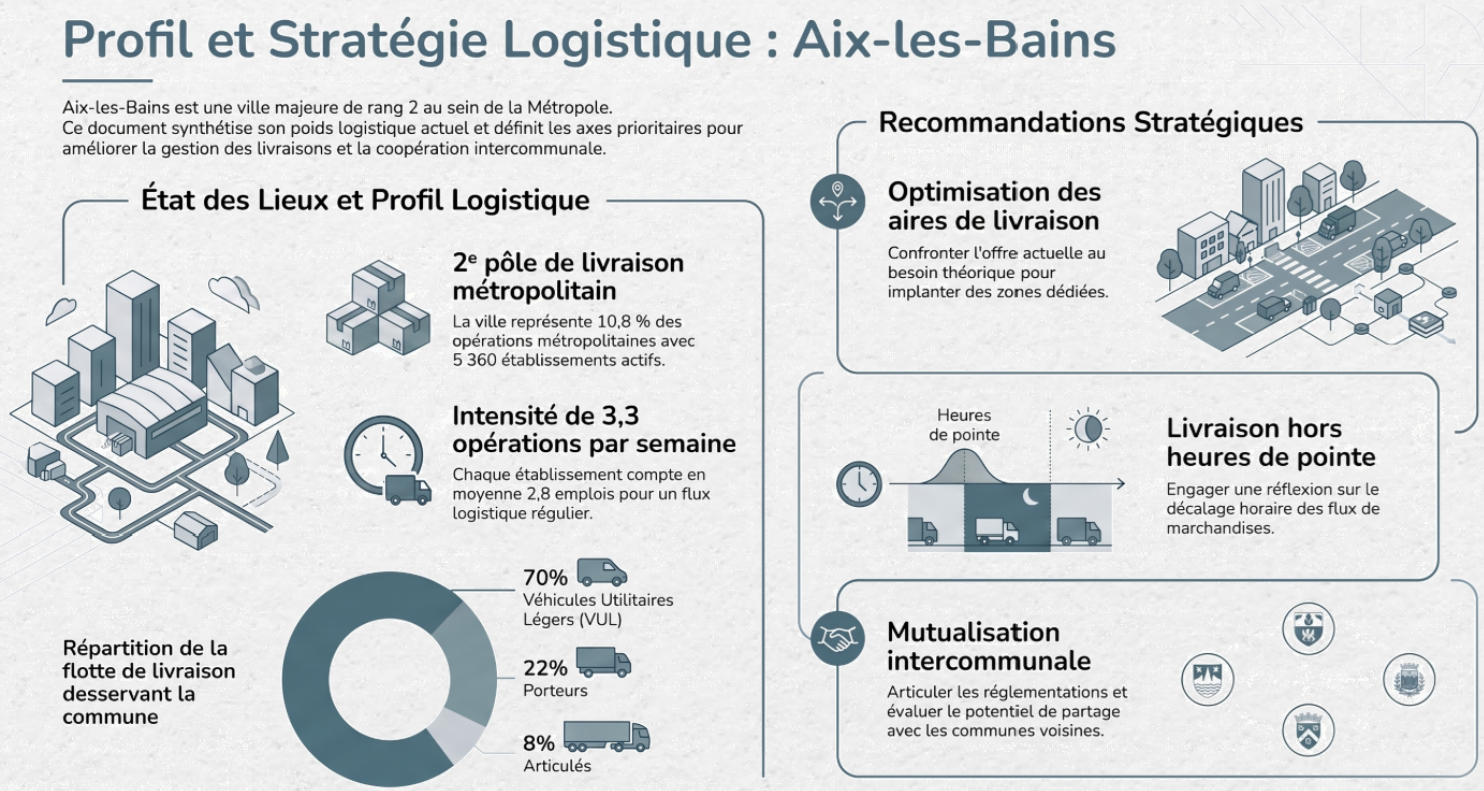


Aix-les-Bains (ville majeure de rang 2 au sein de Métropole Savoie en termes de nombre de livraisons). Elle représente 10,8 % des opérations métropolitaines avec 5 360 établissements avec une densité de 2,8 emplois/établissement et 3,3 opé/semaine/établissement). Les véhicules livrant Aix-les-Bains sont de type mixte avec 70 % VUL, 22 % Porteurs, 8 % Articulés

AIX-LES-BAINS : **17800 livraisons** par semaine

Recommandations logistiques pour Aix-les-Bains

1. Identifier les zones de forte concentration d'opérations pour l'implantation d'aires de livraison dédiées avec une confrontation entre l'offre actuelle et le besoin théorique (chapitre suivant)
2. Envisager une réflexion sur les livraisons hors heures de pointe
3. Évaluer le potentiel de mutualisation avec les communes voisines et une articulation réglementaire entre les communes



Le B2B – Zooms communes

Montmélian

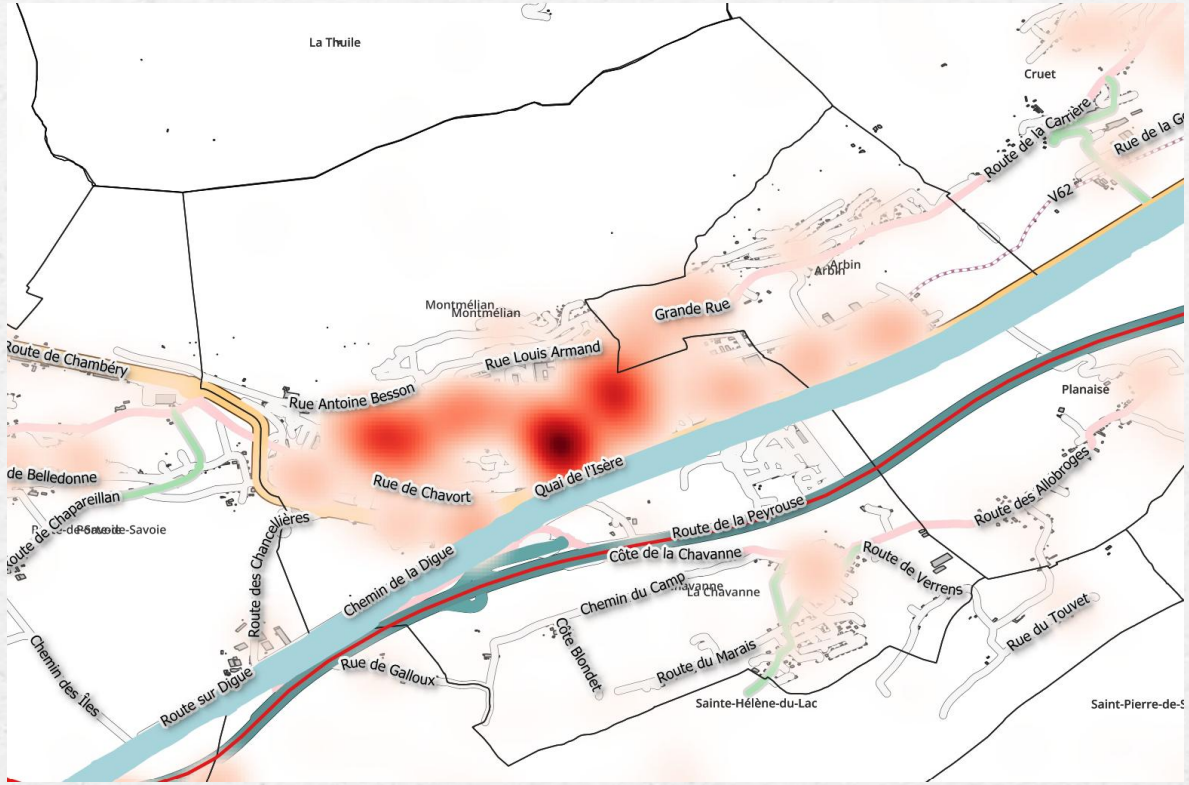
MONTMELIAN : **2912 livraisons** par semaine

Montmélian (ville secondaire de rang 12 au sein de Métropole Savoie en termes de nombre de livraisons).

Elle représente 1,8 % des opérations métropolitaines avec 622 établissements avec une densité de 4,2 emplois/établissement et 4,7 opé/semaine/établissement).

Les véhicules livrant Montmélian sont de type mixte avec 69 % VUL, 22 % Porteurs, 9 % Articulés

Peu de problématiques y ont été identifiées.



Le B2B – Parc et GES

La pollution liée aux livraisons

Analyse GES et électrification

Les données ADEME (Etude transition 2050) pose les ambitions d'une électrification rapide du parc avec un scénario à 50 %. Ce que cela implique pour Métropole Savoie : le nombre de kilomètres parcourus sur le territoire chaque semaine pour réaliser des livraisons est estimé 1 007 386 km/semaine, avec la répartition :

- VUL : 595 168 km
- Porteur : 219 538 km
- Articulé : 192 680 km

Le parc de véhicules estimé est de 3 818 véhicules avec la répartition selon la norme Crit'air suivante (estimation) :

Crit'Air	1 984 VUL	549 Porteurs	1 285 Articulés	TOTAL 3 818
E	38	2	5	45
1	81	27	63	171
2	1 169	348	815	2 332
3	347	64	149	560
4	163	52	122	337
5	85	30	71	186
Non classé	101	26	60	187

Modélisation et calculs ELV Mobilités

Précision méthodologique :

Le modèle SILOGUES estime à 3 818 le nombre de véhicules de livraison en circulation un jour moyen ouvré sur le territoire de Métropole Savoie. Ce chiffre correspond aux véhicules qui chaque jour effectuent au moins une opération de livraison ou d'enlèvement auprès des établissements du territoire.

→ Il s'agit du parc circulant quotidien : un même véhicule peut desservir plusieurs établissements dans sa tournée, et certains véhicules ne sont pas immatriculés localement (messagers nationaux, transporteurs longue distance en transit).

→ Ce chiffre ne doit pas être confondu avec le parc statique SDES (33 365 VUL et PL), qui recense l'ensemble des véhicules utilitaires et poids lourds immatriculés sur le territoire, qu'ils servent ou non à la livraison de marchandises.

→ Le parc statique inclut notamment les véhicules de chantier (BTP), les véhicules de service (artisans, SAV), les ambulances, les food-trucks ou les camping-cars classés VUL, dont la grande majorité ne génère aucune opération de livraison au sens logistique.

En résumé : Le parc circulant SILOGUES (3 818 véhicules) mesure la pression logistique quotidienne exercée sur le territoire, le nombre de véhicules qui y effectuent au moins une opération de livraison ou d'enlèvement un jour moyen ouvré. Tandis que le parc statique SDES (33 365 véhicules) inventorie l'ensemble des VUL et poids lourds immatriculés localement, tous usages et destinations confondus.

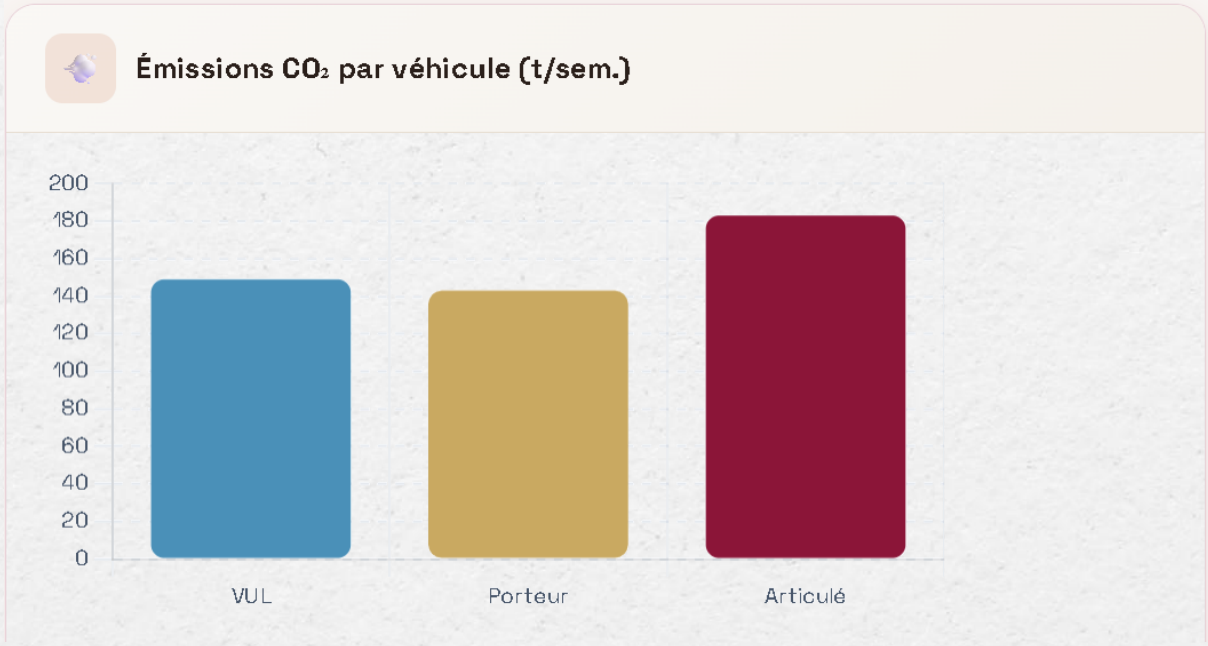
Le B2B – Parc et GES

La pollution liée aux livraisons

Analyse GES et électrification

TOTAL CO_2 → 475 t CO_2/semaine = 24 700 t/an

Ce qui équivaut à 2,5 millions de km en avion ou à 3,3 millions de km en voiture thermique (source comparateur ADEME)



VUL (parc territoire estimé)	1 984 véh. → 38 déjà électriques
Porteurs	549 véh. → 3 déjà électriques
Articulés	1 285 véh. → 6 déjà électriques
Total flotte électrique actuelle sur le territoire	**47 véhicules**

Modélisation et calculs ELV Mobilités

Le B2B – L'électrification

Vers le scénario ADEME

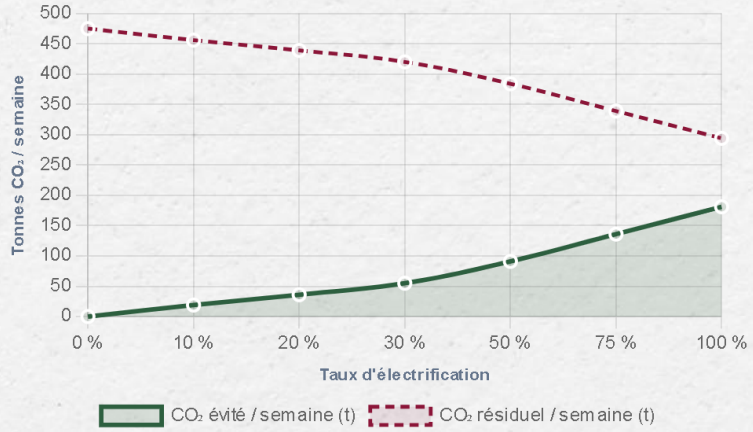
On estime que l'électrification est déjà amorcée avec un parc électrique déjà existant de 47 véhicules. Ce parc est en cours de mutation (lente) avec un potentiel actuel déjà existant de 38 VUL, 3 Porteurs , 6 Articulés (0.5 %)

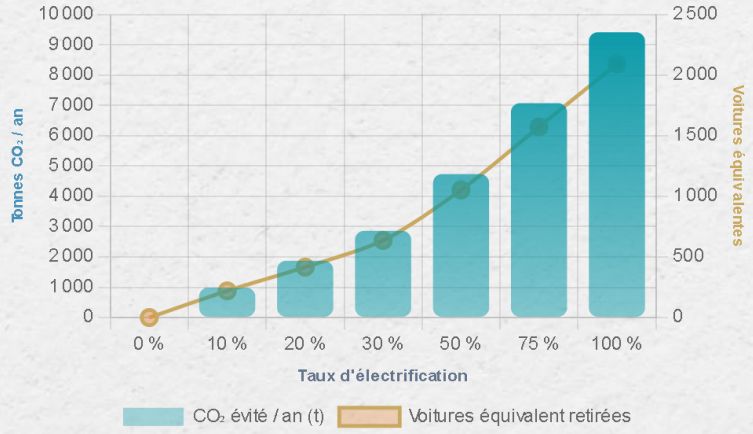
Ce parc émet chaque semaine sur le territoire de Métropole Savoie 475 t CO_2/semaine, soit 24 700 t/an

Pour approcher le scénario ADEME cible 50 % (taux dégressifs par gabarit) :

- VUL : cible 992 véh. à 50 % · déjà 38 élec. · reste 954 à convertir
- Porteurs : cible 137 à 25 % · déjà 3 élec. · reste 134 à convertir (technologie contrainte)
- Articulés : cible 167 à 13 % · déjà 6 élec. · reste 161 à convertir (hydrogène privilégié longue distance)

L'électrification s'accompagne nécessairement de la création de borne de rechargement avec un coût total estimés 63 M€,





Source : Modélisation et calculs ELV Mobilités.

Le B2B – L'électrification

Vers le scénario ADEME

Etat des lieux : La flotte actuelle, composée de 3 818 véhicules, parcourt plus d'un million de kilomètres par semaine et génère 24 700 tonnes de CO_2 chaque année.

Electrification actuelle : Ce parc existant ne compte que 47 véhicules électriques en 2025 (soit moins de 2 % des utilitaires et 0,5 % des poids lourds).

Objectifs de conversion par gabarit pour atteindre le scénario ADEME (50%) : *toutes choses égales par ailleurs* le scénario ADEME prévoit de convertir 954 utilitaires, 134 porteurs, et 161 camions articulés.

Contraintes technologiques : Si l'électrique est privilégié pour les petits volumes, les porteurs font face à des limites techniques et les articulés s'orientent davantage vers l'hydrogène pour la longue distance.

Impact environnemental attendu : Ce scénario ADEME permettrait d'éviter 4 628 tonnes de CO_2 par an, ce qui représente une baisse de 19 % des émissions de la flotte, soit l'équivalent de 1 028 voitures retirées de la route.

Investissement financier : Le coût global s'élève à 81 millions d'euros (63 M€ pour les véhicules et 17 M€ pour les bornes), ramené à un reste à charge de 69 millions d'euros après les aides de l'ADEME. Cet investissement majeur de 69 millions d'euros permettrait de transformer durablement le transport local tout en réduisant significativement l'empreinte carbone du territoire.

Planification : Au regard des contraintes de production industrielle et de l'amortissement des flottes actuelles, un déploiement complet de ce scénario est réaliste d'ici 8 à 10 ans, soit une finalisation à l'horizon 2034-2035.

Source : Modélisation et calculs ELV Mobilités.

Le B2B – La massification

Agir sur le taux de remplissage

Le taux de remplissage moyen actuel de la flotte de livraison métropolitaine est estimé à 50%.

En zone urbaine alpine contrainte, **ces taux sont inférieurs aux moyennes nationales** du fait des tournées CHR multi-stops et de la logistique fractionnée.

Augmenter le chargement des véhicules permettrait de réduire le nombre de kilomètres et donc les émissions de GES.

Une simulation taux cible 65% par exemple permettrait d'avoir un impact direct sur le parc circulant :

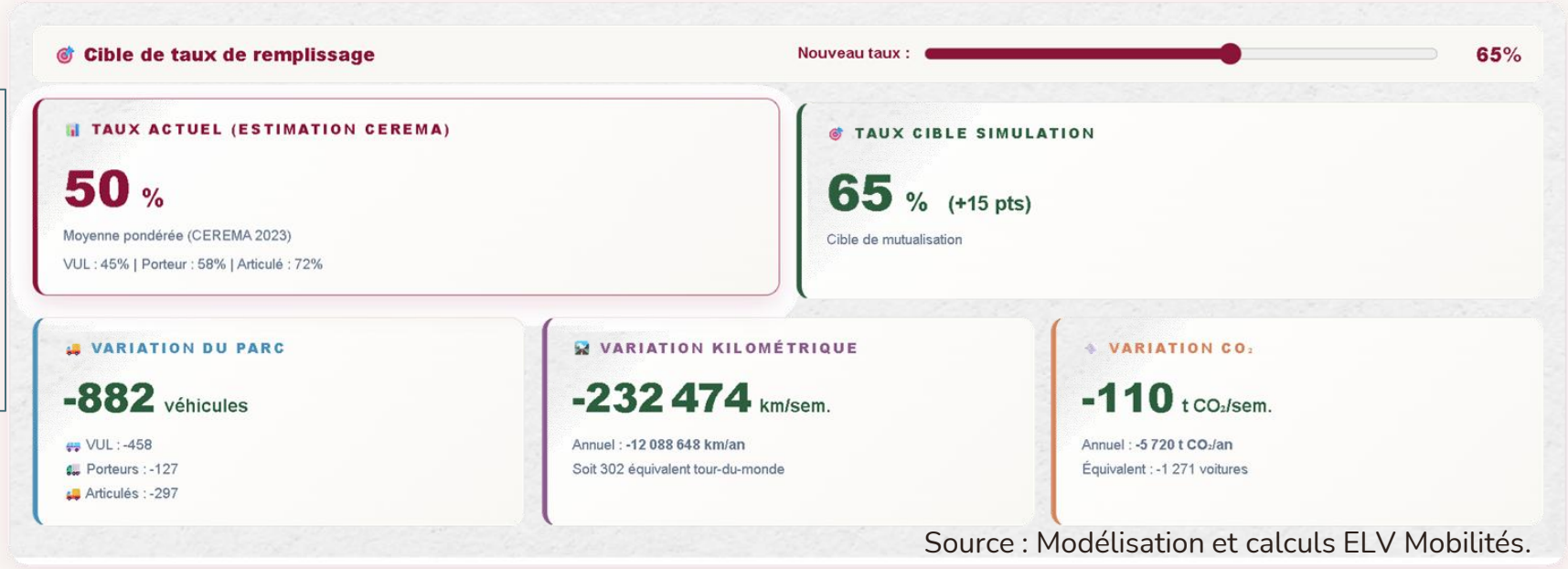
Evaluation : -882 véhicules (soit 23% du parc actuel).

Réduction kilométrique : -232 474 km/semaine

Bilan carbone : -110 t CO_2/semaine , soit -5 720 t CO_2/an , équivalent à 1 271 voitures particulières retirées.

Agir seulement sur l'électrification n'est pas pertinent. L'action concertée sur le taux de remplissage, la massification des commandes peut être plus rapide.

La concertation pourra évaluer la sensibilité des acteurs à optimiser leur commande, voir à les mutualiser



Source : Modélisation et calculs ELV Mobilités.

Le B2B – Les aires de livraison

Le besoin théorique

La modélisation permet de recommander le besoin en aires de livraison Source : ELV Mobilités / SILOGUES

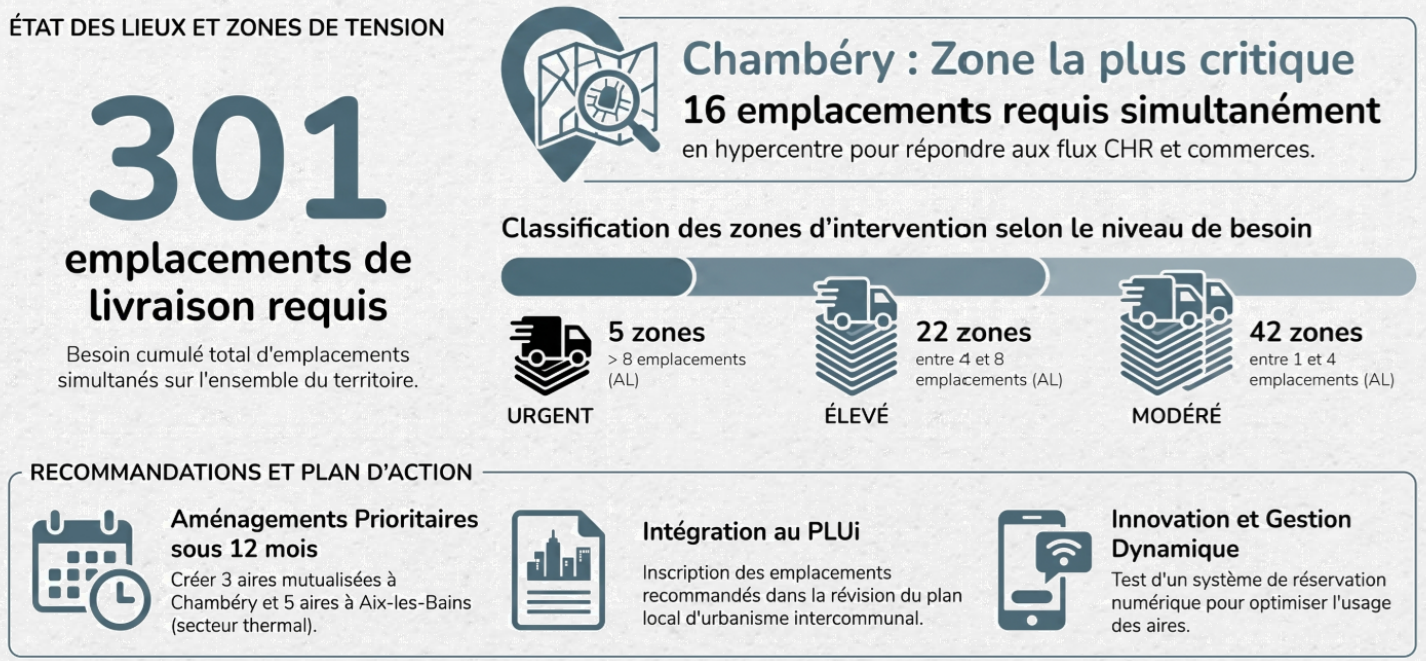
- **5 zones sont classées URGENTES** avec un besoin >8
- **22 zones sont classées ÉLEVÉES** avec 4<besoin< 8)
- **42 zones sont classées MODÉRÉES** (1<besoin<4).

Le besoin cumulé total est de 301 emplacements AL simultanés sur l'ensemble de la métropole.

Zone la plus critique : Chambéry avec 16 emplacements AL requis simultanément en période de pointe. Cette valeur est conditionnée par la concentration des flux CHR, du commerce de détail et du tertiaire en hypercentre.

Recommandations ELV Mobilités :

1. Créer 3 aires de livraison mutualisées en hypercentre de Chambéry dans les 12 mois,
2. Déployer 5 aires supplémentaires sur Aix-les-Bains secteur thermal,
3. Intégrer les emplacements recommandés dans la révision PLUi
4. Tester un système de réservation dynamique des AL



Le B2B – Les aires de livraison

Le besoin théorique orienté

En zone centrale, les VUL réalisant des livraisons sont particulièrement impactants pour la congestion. Sur le territoire de Métropole Savoie, on estime que 47 389 VUL traversent les zones centrales chaque semaine.

Si l'on considère que 18 min sont perdues par tournée (CEREMA), cela représente 355 418 h/sem et un surcoût annuel de 785 473 780 € pour la flotte VUL du territoire (ADEME).

Une analyse beaucoup plus fine de la localisation pertinente des aires de livraison pourrait permettre de placer exactement les aires de livraison là où il est pertinent de les mettre. Un Schéma Directeur des Aires de Livraison (SDAL) pourrait donc être indispensable pour que chaque aire corresponde à un besoin réel. L'efficacité de chaque aire pourrait alors également être proposer en faisant varier la nature même de l'aire : exclusive ou partagée, associée à une réglementation lisible et adaptée à chaque besoin de chalandise. Ce document permettrait alors de traiter de façon plus approfondie les zones piétonnes dont les besoins et les fonctionnements sont différents de ceux de la voirie.

PRECONISATIONS : Sur le territoire, le besoin théoriques est donc de 301 aires de livraison dont **156 peuvent d'ores et déjà être orientées vers une dimension en fonction de leurs usages modélisés** :

- 83 aires avec des dimensions VUL
- 73 aires avec des dimensions porteurs / articulés

Cette donnée reste à affiner dans une démarche de planification et de prise en compte fine des zones piétonnes.



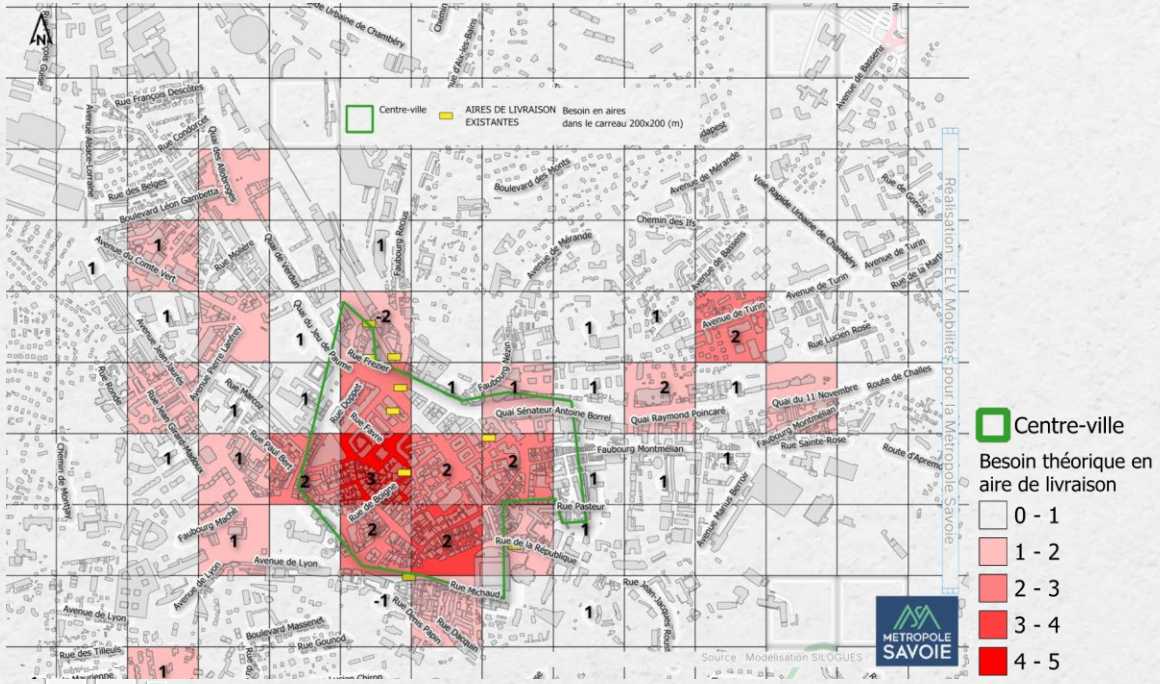
Le B2B – Les aires de livraison

Besoin théorique vs realité

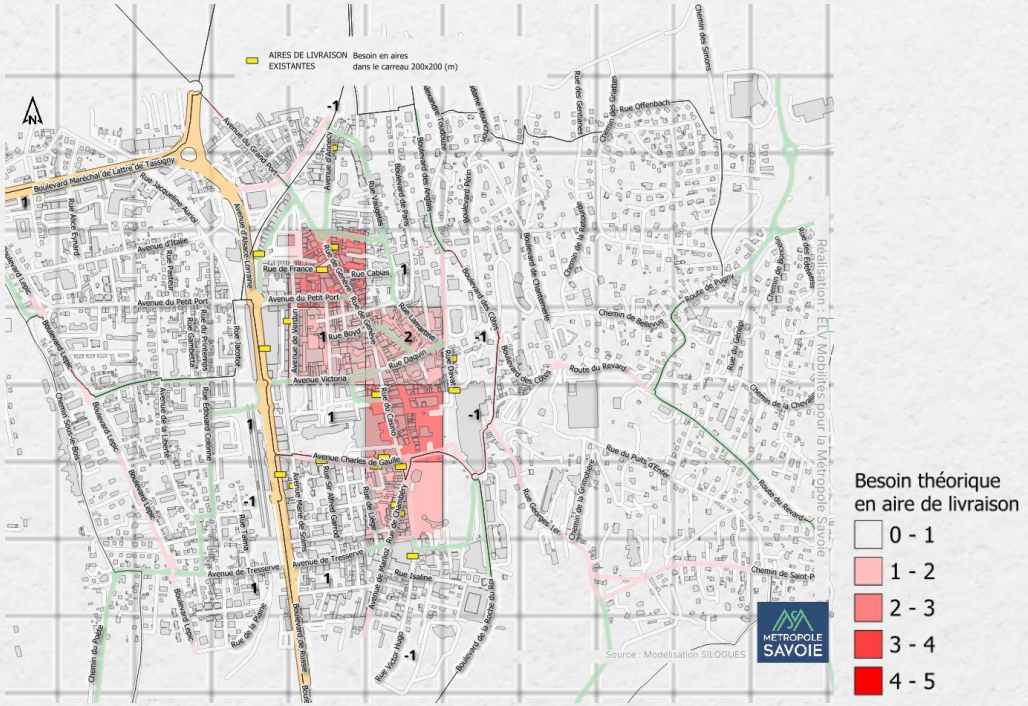
En confrontant le besoin théorique en aires de livraison modélisé par SILOGUES avec la réalité des emplacements de terrain, il est possible d'estimer les zones déficitaires (et celles en excédent).

Lecture des cartes : Les carrés colorés montrent le besoin théorique sur le carreau (200x200). Le chiffre à l'intérieur indique le nombre d'aires manquantes (1= il manque une aire dans la zone / -1 il y a une aire excédentaire dans la zone). Les rectangles en jaune indiquent la localisation réelle des aires (qui ont été auditées et qui sont détaillées dans le livret des aires de livraison).

Hypercentre de CHAMBERY



Hypercentre de AIX-LES-BAINS



Le B2B – Les échanges OD

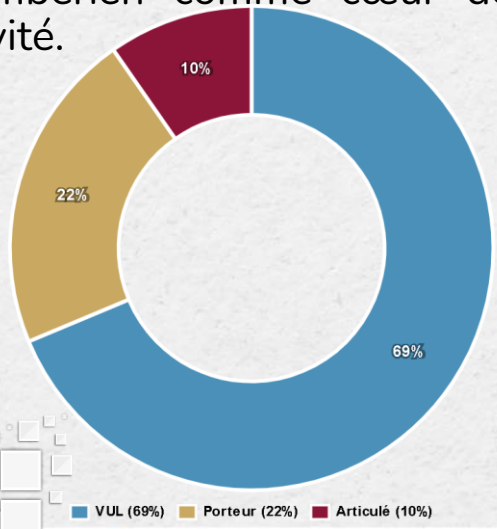
Les flux d'échanges hebdomadaires

L'analyse des matrices OD permet d'estimer les itinéraires empruntés par les véhicules sur le territoire. Ils peuvent alors être réorientés temporellement et spatialement. Ainsi, Le jalonnement ne doit pas être une simple indication de direction, mais un outil de ségrégation des flux.

Sur le territoire de Métropole Savoie, la matrice Origine-Destination modélise **29 504 flux logistiques hebdomadaires** entre les différentes communes. **10 % des flux sont intra-communaux**, ce qui traduit une logistique de proximité dominée par la messagerie expresse et la distribution alimentaire quotidienne. La majorité des échanges sont réalisés en VUL.

Le Top 15 des principaux flux d'échanges.

Les flux identifiés confirment la domination du bassin chambérien comme cœur de gravité.



#	Origine	Destination	Flux/sem.	Type
1	Chambery	Chambery	2 061	Intra-communal
2	Aix-Les-Bains	Aix-Les-Bains	974	Intra-communal
3	Chambery	La-Motte-Servolex	793	Inter-communal
4	La-Ravoire	Chambery	705	Inter-communal
5	Chambery	La-Ravoire	594	Inter-communal
6	Chambery	Aix-Les-Bains	586	Inter-communal
7	La-Motte-Servolex	Chambery	514	Inter-communal
8	Chambery	Voglans	337	Inter-communal
9	Aix-Les-Bains	Chambery	328	Inter-communal
10	Chambery	Challes-Les-Eaux	309	Inter-communal
11	Chambery	Bassens	306	Inter-communal
12	Chambery	Saint-Alban-Leysse	289	Inter-communal
13	Challes-Les-Eaux	Chambery	283	Inter-communal
14	Gresy-Sur-Aix	Aix-Les-Bains	280	Inter-communal
15	Chambery	Barberaz	273	Inter-communal

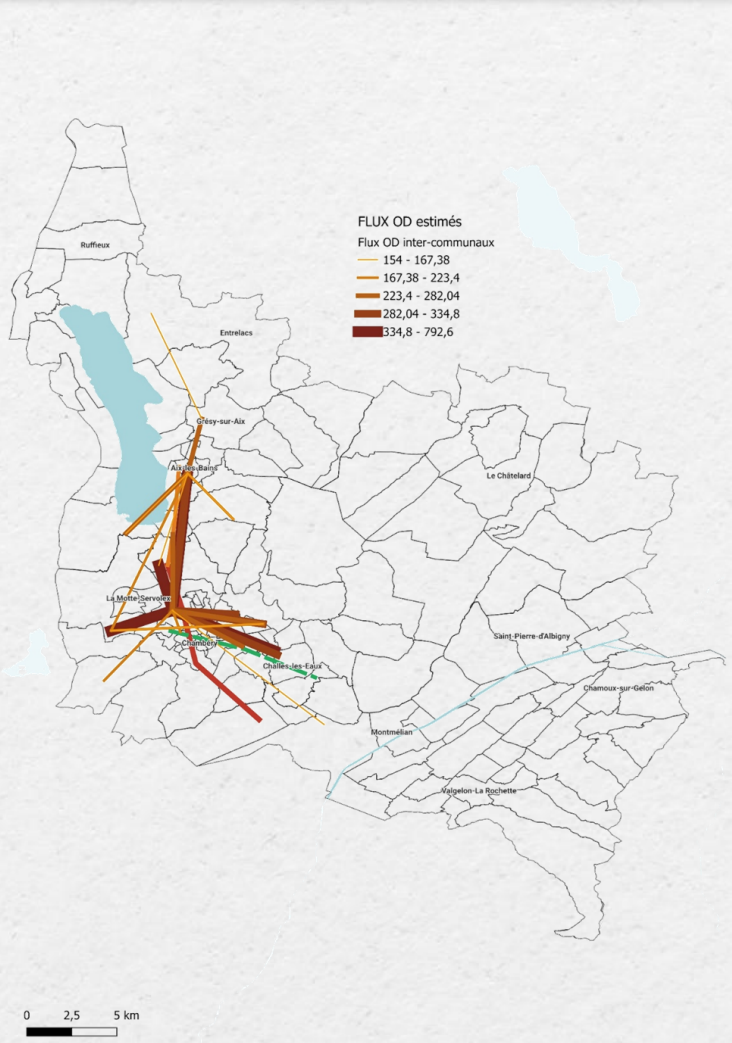
Le B2B – Les échanges OD

Les jalonnements

Les itinéraires empruntés sont des estimations modélisées sur les logiciels d'itinéraires. Ils sont une estimation mais la réalité dépend bien sûr des logiques de tournées qui sont des données confidentielles et dépendent d'une logique professionnelle. Cependant, les estimations d'itinéraires probables permettent de montrer les rues/routes/axes empruntés, et les conséquences sur l'occupation de la voirie.

La carte révèle une **organisation spatiale en étoile** fortement polarisée autour de Chambéry, avec un second pôle autonome autour d'Aix-les-Bains.

Sur les 8 203 flux inter-communaux hebdomadaires cartographiés (27 paires OD), Chambéry émet 52,1 % de tous les flux.



Le B2B – Les échanges OD

Les jalonnements principaux

Chambéry ↔ La Motte-Servolex

1306 flux/sem = Le plus fort flux bilatéral de la carte

un ratio d'asymétrie de 0,65 : Chambéry envoie 793 flux vers La Motte alors que la Motte n'en renvoie que 514.

Ce déséquilibre s'explique par la localisation des zones d'activité logistiques aux Landiers (La Motte), qui reçoivent des livraisons depuis les entrepôts chambériens plutôt qu'à l'inverse.

Ce corridor emprunte normalement l' A41 nord.

La Ravoire ↔ Chambéry

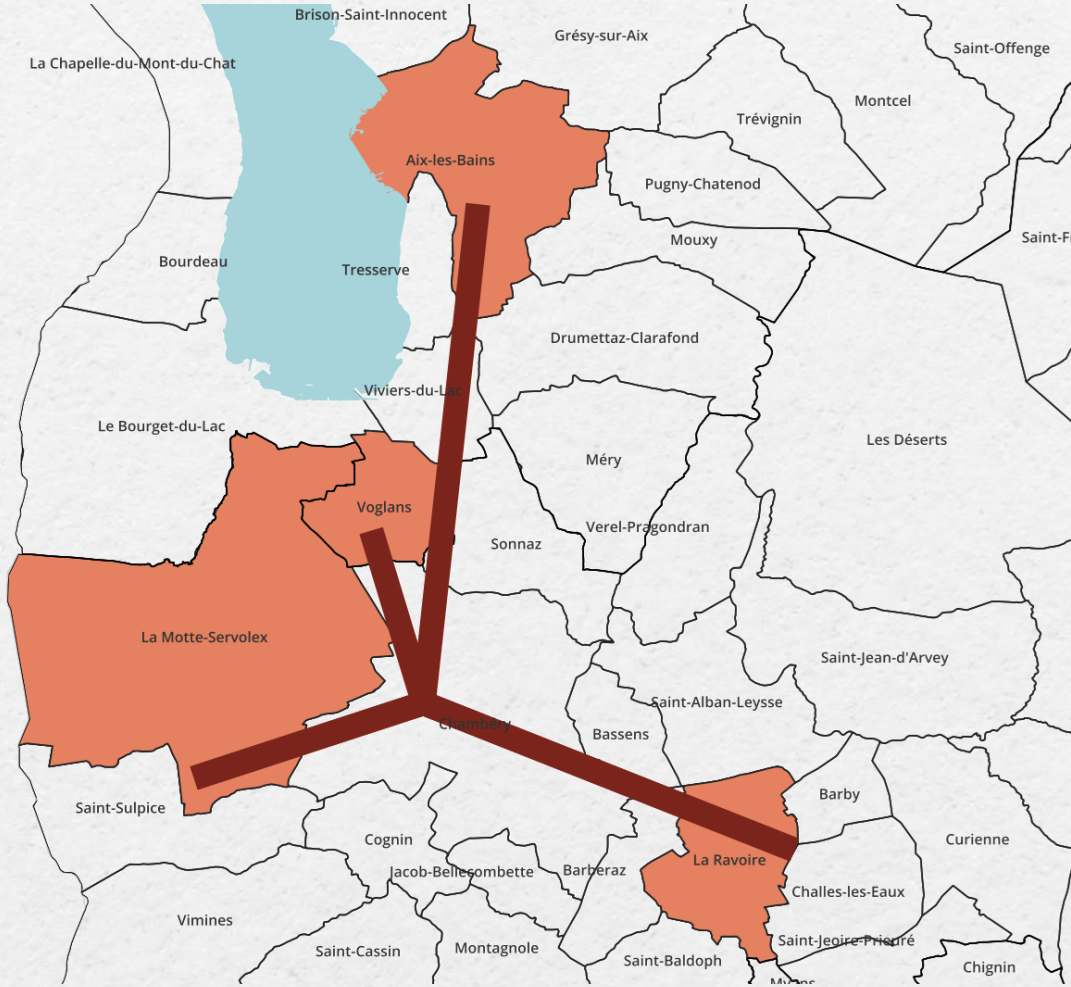
1 299 flux/sem, quasi-équilibré (ratio d'asymétrie 0,84, c'est le comportement d'une zone résidentielle-commerciale en relation bilatérale avec un centre.

La Ravoire abrite des zones commerciales (Carrefour, zones retail) qui génèrent autant de flux entrants que sortants.

Ce corridor traverse l'échangeur Chambéry-Sud A43

Chambéry ↔ Aix-les-Bains

914 flux/sem avec l'asymétrie la plus forte des corridors majeurs. Chambéry envoie 586 flux vers Aix, Aix n'en renvoie que 328. Aix-les-Bains reçoit la logistique de services (pharmaceutique, alimentaire, CHR) depuis les grossistes chambériens. Ce flux longe la RN201 et le bord du lac du Bourget, seule alternative à l'A41 en cas de saturation.



Le B2C – Les ménages

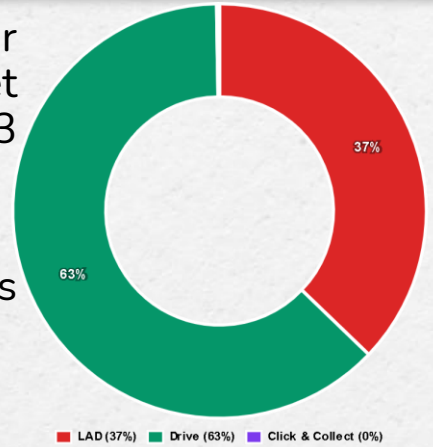
Comportements d'achat

La base de données modélisée du comportement des ménages du territoire de Métropole Savoie, montre les comportements territoriaux en e-commerce B2C. L'analyse de la source statistique, même si elle a ses limites permet de dégager des comportements d'achat type du territoire en fonction de la localisation des ménages, de leur CSP, âge et composition du foyer.

- 121 642 ménages
- 84 167 opérations de livraison à destination des ménages sont réalisées chaque semaine.

Il s'agit des achats e-commerce dans leur ensemble (sauf produits dématérialisés) et dont la livraison finale s'organise de 3 manières :

- Une livraison à domicile (LAD)
- Une livraison en sortie de caisse (plus souvent appelée click and collect)
- Une livraison en drive



On a un résultat de livraison LAD et hors domicile **très différent de ce qui ce passe au niveau national**.
→ Hypothèse d'explication → foyer unipersonnel + de retraité + achats e-commerce concentrés sur la restauration et les courses.

Métropole Savoie présente un profil logistique-ménages structurellement atypique par rapport au reste de la France métropolitaine. Le déterminant principal est démographique avec un territoire vieillissant, et une forte propension au retrait hors domicile.
Ces singularités devront être intégrées prise en compte dans le calibrage des politiques d'Aires de Livraison et de dimensionnement du réseau hors-domicile.

Mode	Métropole Savoie	National (FEVAD 2024)
Livraison à domicile	**37,3 %**	~47–50 %
Livraison hors domicile	**62,6 %**	~50–53 %
Livraison sortie de caisse	**0,2 %**	marginal

Source : SILOGUES – Réalisation ELV Mobilités
121 642 ménages modélisés, 145 zones, Métropole de Savoie.
Comparatifs nationaux : INSEE RP 202x, FEVAD 2024, CEREMA 2023.

Synthèse – Modélisation

Points clés de la modélisation

Flux et infrastructure (diapos 46–52)

- ~84 000 opérations logistiques/semaine ; variation de 1 à 3 selon zone et saison (tourisme montagne).
- Besoin d'anticiper la gestion des flux logistiques, notamment en centre-ville de Chambéry.

B2B – Commerce et artisanat (diapos 66–75)

- Flux B2B significatifs en zone piétonne ; dimensionnement des aires à adapter selon l'usage réel.
- Artisans et commerçants : accès contraints en centre-ville ; plages horaires de livraison insuffisantes malgré des accès souvent adaptés.
- Centres commerciaux : dépendance à la messagerie express pour l'approvisionnement en flux tendus.

B2C – Ménages et e-commerce (diapos 76–81)

- 121 642 ménages modélisés ; 62,6 % des livraisons réalisées hors domicile (vs ~50–53 % au national).
- Territoire vieillissant, foyers unipersonnels et forte propension au retrait expliquent ce profil atypique.
- Ces singularités doivent orienter le calibrage des politiques d'aires de livraison et du réseau de points relais.



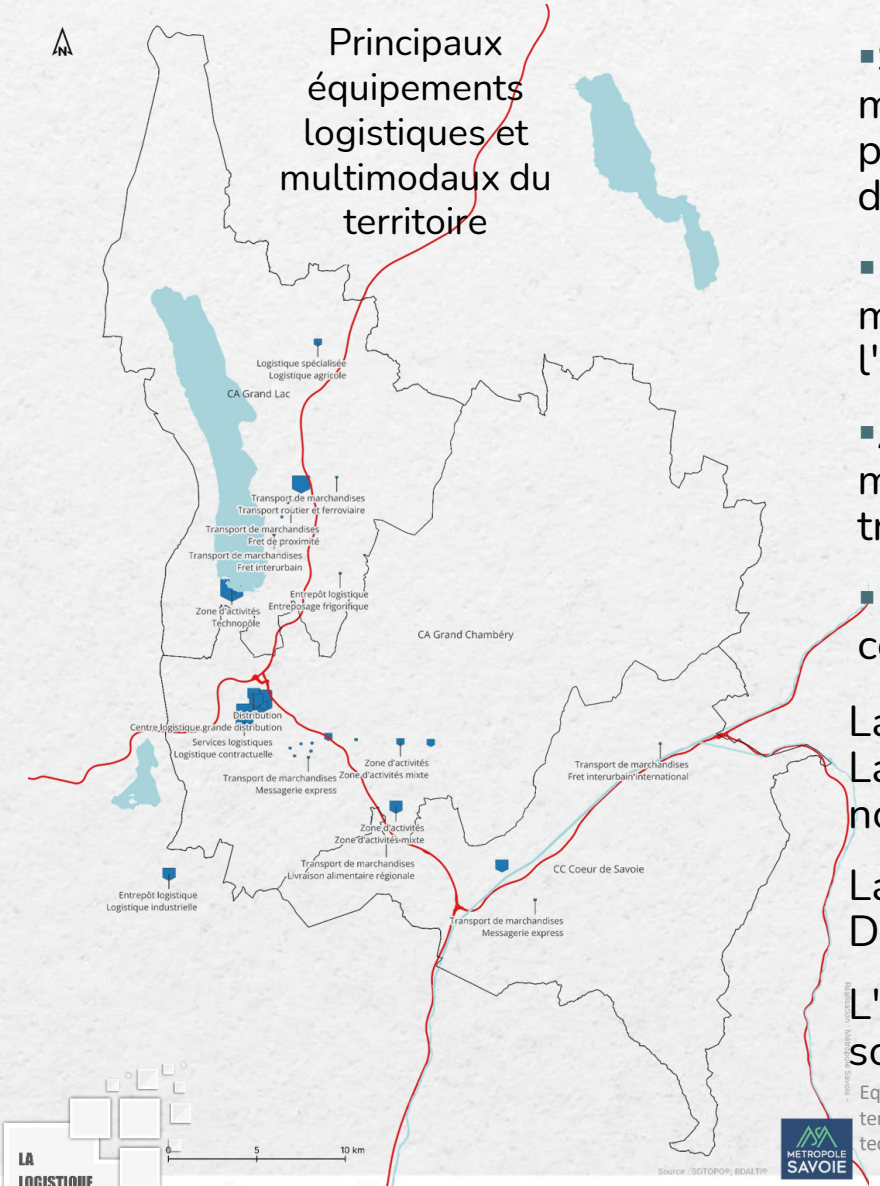
Cartographie des équipements logistiques et multimodaux

- Cartographie des bornes IRVE et d'avitaillement pour les professionnels
- Maillage de points relais et consignes

Equipement logistique

Une stratégie multimodale naissante

Principaux équipements logistiques et multimodaux du territoire



- STEF Logistique Rhône-Alpes (La Motte-Servolex) est un site majeur de 15 000 m² spécialisé dans le froid négatif (-25°C) pour les produits surgelés. C'est un hub certifié ISO 50001 qui dessert toute la région.
- BM Multimodal (Méry) est l'un des rares sites à exploiter la multimodalité route/rail pour desservir la grande distribution et l'industrie.
- Aéroport Chambéry-Savoie est classé comme infrastructure multimodale, il joue un rôle clé pour le fret express et le transport de passagers sur le territoire.
- DWT Logistics (La Motte-Servolex) : Un acteur de la logistique contractuelle et du e-commerce avec un entrepôt de 4 500 m².



Quelques équipements logistiques et multimodaux « majeurs » du territoire

La carte montre une concentration stratégique le long des infrastructures de transport La majorité des équipements sont agglomérés autour des échangeurs autoroutiers, notamment sur Grand Chambéry (La Motte-Servolex, Chambéry) et Grand Lac.

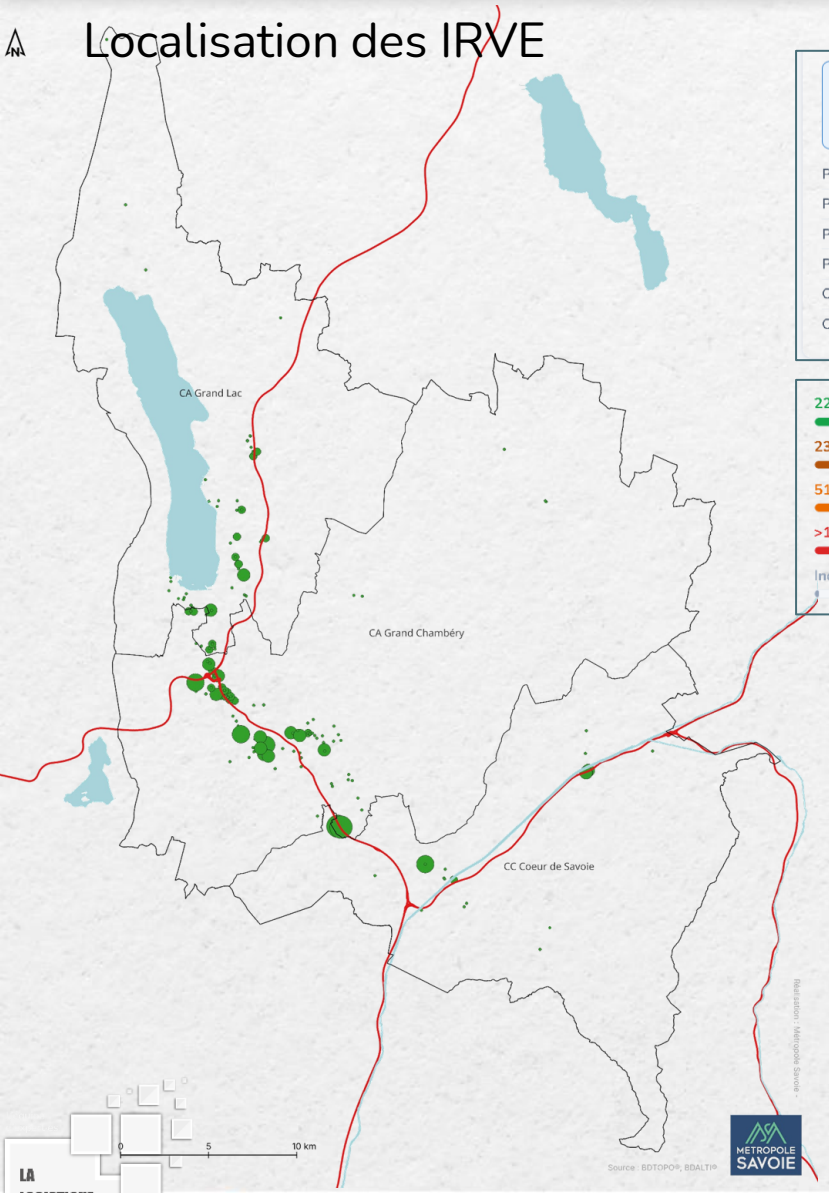
La Motte-Servolex est un pôle majeur accueillant des sites comme STEF Logistique ou DWT Logistics.

L'accès autoroutier est quasi systématique, avec des distances aux échangeurs souvent inférieures à 2-3 km.

Equipement multimodale : infrastructure nodale assurant la rupture de charge entre des flux amont massifiés (ferroviaire, fluvial, gros porteurs) et la distribution capillaire urbaine aval en flux tendus. Implantée en zone dense, elle fonctionne en cross-docking pour transférer les marchandises vers des véhicules décarbonés et adaptés aux contraintes des ZFE. Sa configuration technique optimise un foncier rare (souvent verticalisé) pour supprimer les poids lourds du dernier kilomètre.

Equipement avitaillement

Localisation des IRVE



330	0	2
IRVE ELEC	HYDROGENE H2	GNV/bio-GNV

PDC total IRVE	1245
PDC moy/station IRVE	3.8
Puissance moy IRVE	66.9 kW
Puissance max IRVE	500 kW
Operateurs	48
Communes (IRVE)	37

22 kW AC	173 (52.4%)
23-50 kW DC	80 (24.2%)
51-150 kW	26 (7.9%)
>150 kW HPC	49 (14.8%)
Inconnue	2 (0.6%)

Localisation des IRVE

La répartition spatiale des points de charge est marquée par une polarisation avec une concentration urbaine et périurbaine, L'essentiel des points de charge se concentre le long d'un axe allant du sud de la CA Grand Lac (Aix-les-Bains) jusqu'au cœur de la CA Grand Chambéry. Le réseau IRVE est donc fortement corrélé avec le réseau autoroutier : les points les plus importants se situent aux nœuds de connexion du réseau autoroutier. On a donc un déséquilibre territorial avec un vide relatif dans la CC Cœur de Savoie et dans les zones périphériques des agglomérations.

Il y a un risque de saturation des nœuds principaux car les points de charge sont très concentrés, les véhicules de livraison (qui ont besoin de temps de charge optimisés) pourraient entrer en concurrence avec les véhicules particuliers, notamment aux heures de pointe. L'électrification massive des flottes de livraison nécessitera des stations à haute puissance

La structure actuelle favorise une logistique de transit et de centre-ville dense . Toutefois, pour une électrification complète de la livraison sur l'ensemble de Métropole Savoie, un rééquilibrage vers l'est (Cœur de Savoie) et un renforcement des capacités de charge rapide sur les zones périphériques seront indispensables pour garantir la continuité des services de livraison décarbonés.

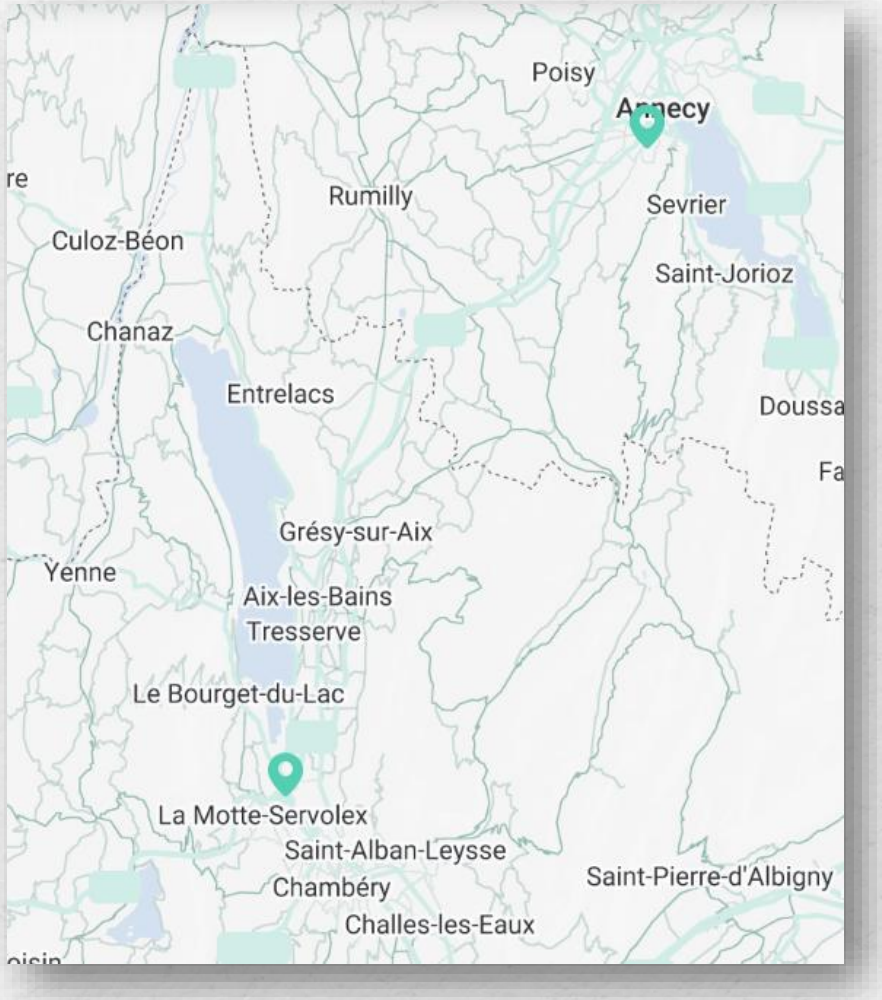
Equipement avitaillement

Localisation des stations GNV et H2

- Métropole Savoie ne compte qu'une seule station GNC à Chambéry (Avenue de la Houille Blanche, 73000 CHAMBERY). Il n'y a, *a priori*, pas de projet de nouvelle station à ce jour
- L'autre station GNC la plus proche est localisée à Annecy

Notre analyse :

- Ce maillage en stations d'avitaillement alternatif semble bien trop faible pour un objectif poursuivi de décarbonation du transport de marchandises



Source : https://www.gaz-mobilite.fr/stations-gnv/region-auvergne-rhone-alpes/

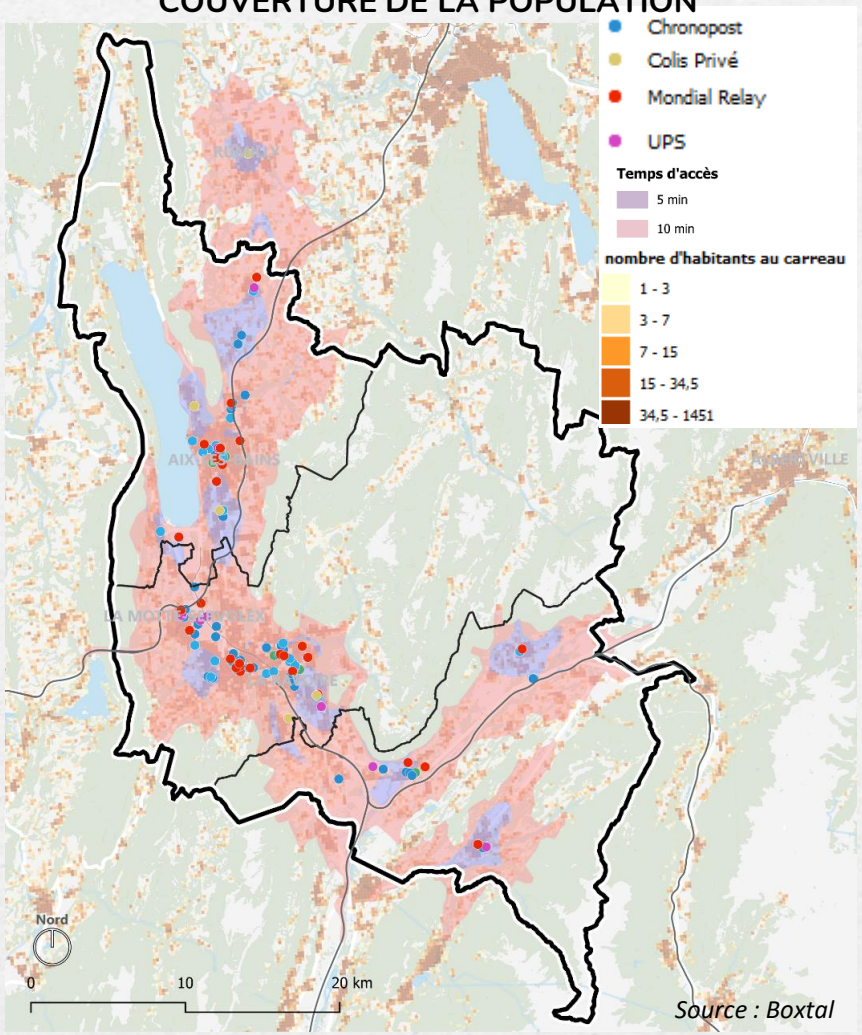
Points-relais et consignes

Une bonne couverture du territoire par les points-relais et consignes

- **88% de couverture de la population à 10 mn**
- 141 points relais sont recensés sur le territoire répartis sur 25 communes des 107 communes (24%) soit 0,54 points pour 1000 habitants soit la moyenne nationale à 0,58.
- Ces points relais assurent une couverture cohérente du territoire puisque 72% de la population est située à moins de 5 min en voiture et 88% à moins de 10 min.

- **72% implantés en centralité**
- Ce service de récupération de commande participe à la dynamique des centralités du territoire puisque près des trois quarts sont implantés au sein des centralités contre 22% au sein des polarités de périphérie.
- **59 % des habitants sont à moins d'un kilomètre d'un point relais ou locker**.

SPATIALISATION DES POINTS RELAIS ET COUVERTURE DE LA POPULATION

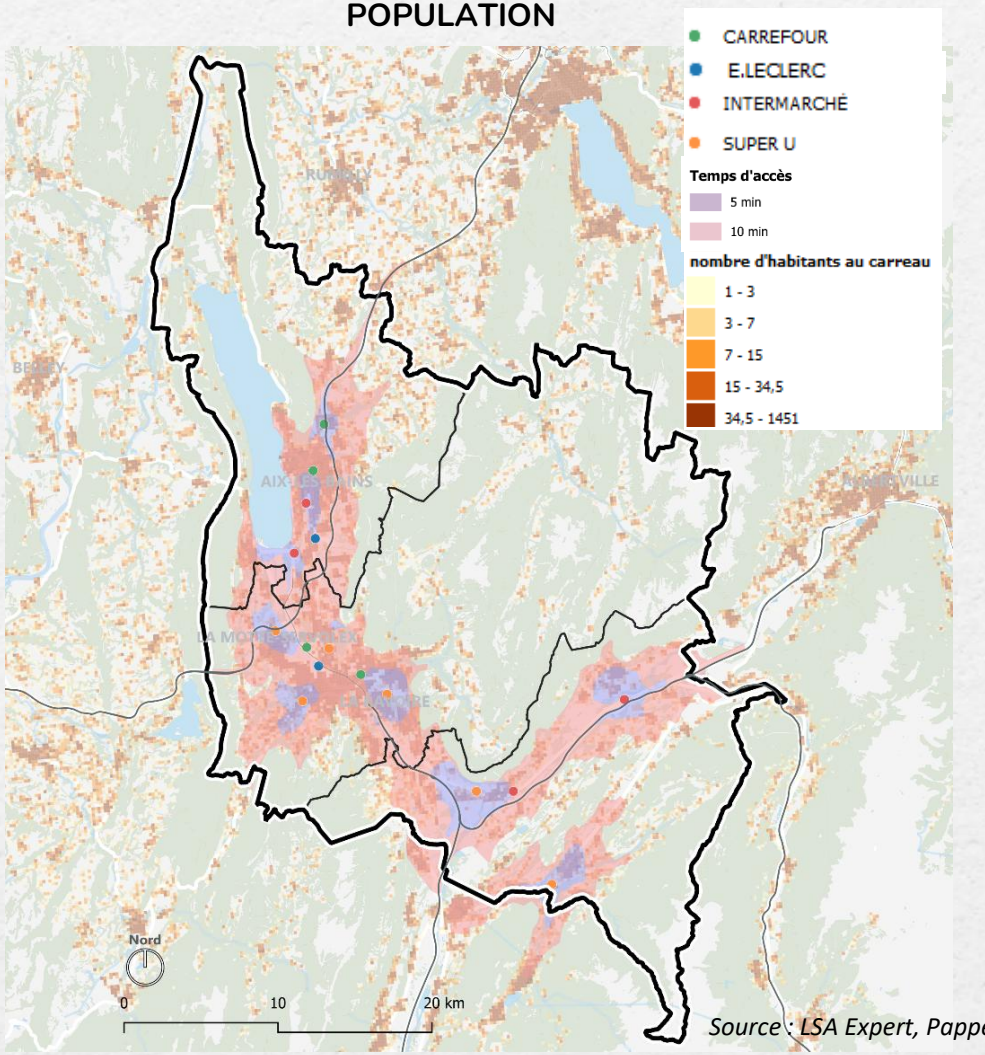


Drives alimentaires

Un maillage dense sur le cœur urbain du territoire

- **84% des habitants à moins de 10 minutes d'un drive**
- On recense 18 établissements (super et hypermarchés), proposant un service de Drive sur le territoire dont 2 déconnectés avec l'enseigne Leclerc. A noter également que cette enseigne propose un drive piéton en centre-ville de Chambéry.
- Ce sont ainsi plus de la moitié des habitants (52%) qui résident à moins de 5 minutes d'un drive et 84% à moins de 10 minutes. Ces ratios illustrent la bonne couverture du territoire avec une implantation stratégique des drives au sein des espaces les plus denses.

SPATIALISATION DES *DRIVES* ET COUVERTURE DE LA POPULATION



Source : LSA Expert, Pappers

Activités logistiques

Spatialisation

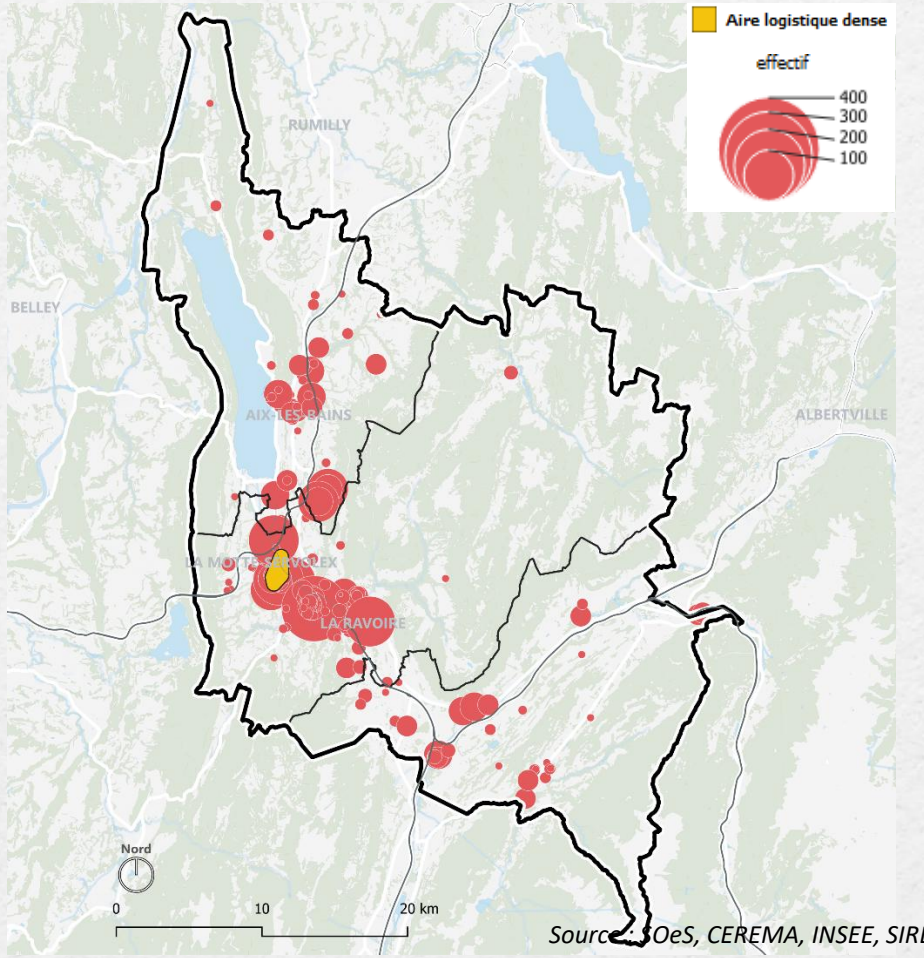
Un poids modeste des activités logistiques sur le territoire

- **209 établissements et 4300 salariés dans la logistique**
  - On compte 209 établissements actifs dans les activités de logistique sur le territoire soit 2% des établissements du territoire mais 5% des effectifs salariés.
  - Les activités se localisent principalement sur le cœur urbain du territoire (La Motte Servolex / Chambéry / La Ravoire) avec notamment une concentration d'activités sur La Motte Servolex (aire logistique dense de 88000 m² de surfaces totales d'entrepôts et plateformes logistique). 42% de ces entrepôts sont exploités par des sociétés liées au commerce (grossiste).

- **100% des entrepôts du territoire sont situés dans les ZAE du territoire**
  - Les implantations d'activités logistique sur le territoire sont globalement maîtrisées sur le territoire avec l'ensemble des entrepôts implantés dans des zones d'activités.

Au sens de du fichier SIRENE (nomenclature NAF), la logistique correspond principalement à la Section H (Transports et entreposage). Elle regroupe l'entreposage brut (classe 52.10), la manutention et l'organisation des flux (classe 52.29), complétés par la livraison de colis (53.20Z). La récente refonte de la nomenclature y intègre désormais une classe dédiée aux activités de service logistique (52.25).

SPATIALISATION DES ACTIVITES LOGISTIQUES, DES EFFECTIFS SALARIES EN LOGISTIQUE ET DES AIRES LOGISTIQUES DENSES *



Source : SOeS, CEREMA, INSEE, SIRENE

**Aire logistique dense : espace composée d'au moins trois EPL de plus de 5 000m² et dans lequel ces derniers sont distants de moins de deux kilomètres.*

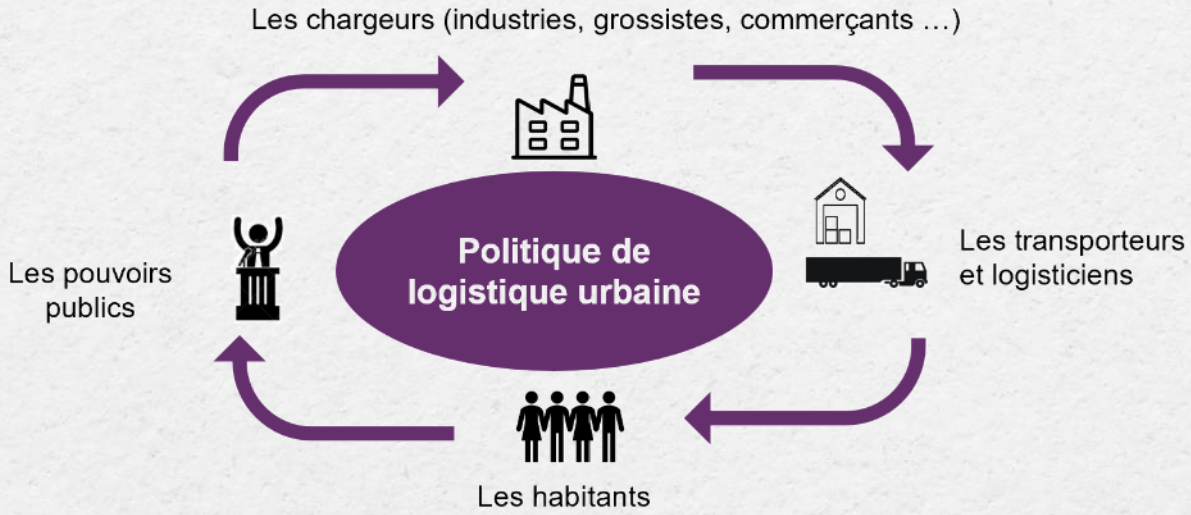


Les acteurs économiques et les filières

Identification des acteurs

- **Le jeu d'acteurs :**

La logistique urbaine est une activité multiple. Les acteurs d'une politique de logistique urbaine à l'échelle d'un territoire sont de plusieurs ordres et répondent à des attentes souvent divergentes. Le schéma ci-dessous représente les différents acteurs impliqués :



- **Les modes de gestion :**

Il s'agit de la manière dont l'établissement exécute le transport de ses expéditions et/ou de ses réceptions, compte d'autrui ou compte propre (effectué par l'expéditeur ou le destinataire).

- **Compte d'autrui** : transport effectué par un professionnel du transport qui est responsable par contrat de l'acheminement de la marchandise. L'établissement confie la livraison de ses marchandises ou l'enlèvement de ses approvisionnements chez ses fournisseurs à un transporteur ou à un commissionnaire de transport : c'est le transport **pour Compte d'autrui**. C'est la part la mieux optimisée du transport.
- **Compte propre** : transport effectué directement par l'entreprise expéditrice ou réceptrice de la marchandise, autre qu'un transporteur professionnel. On associe au compte propre les opérations déléguées à d'autres opérateurs qui restent sous la maîtrise de l'expéditeur ou du récepteur.

L'établissement expédie des marchandises :
- par ses propres moyens : c'est le **Compte Propre Expéditeur** (CPE)
- par les moyens du destinataire : c'est le **Compte Propre Destinataire** (CPD)

ou réceptionne des marchandises :
- par ses propres moyens : c'est le **Compte Propre Destinataire** (CPD)
- par les moyens de l'expéditeur : c'est le **Compte Propre Expéditeur** (CPE)

Les acteurs de la Logistique urbaine

Les filières de la logistique urbaine

Qui livre ?

- Grossistes
- Industriels
- Centrales d'achat
- Transporteurs
- Commerçants
- Artisans
- Acteurs de l'économie servicielle
- Plateformes de livraisons
- Courrier postal
- Particuliers (économie collaborative)

Qui fait la livraison ?

Compte d'autrui
(transporteurs professionnels)



Compte propre expéditeur
(flottes internes de livraison des entreprises industrielles et grossistes)



Compte propre destinataire
(véhicules internes des artisans et commerçants servant principalement aux achats)

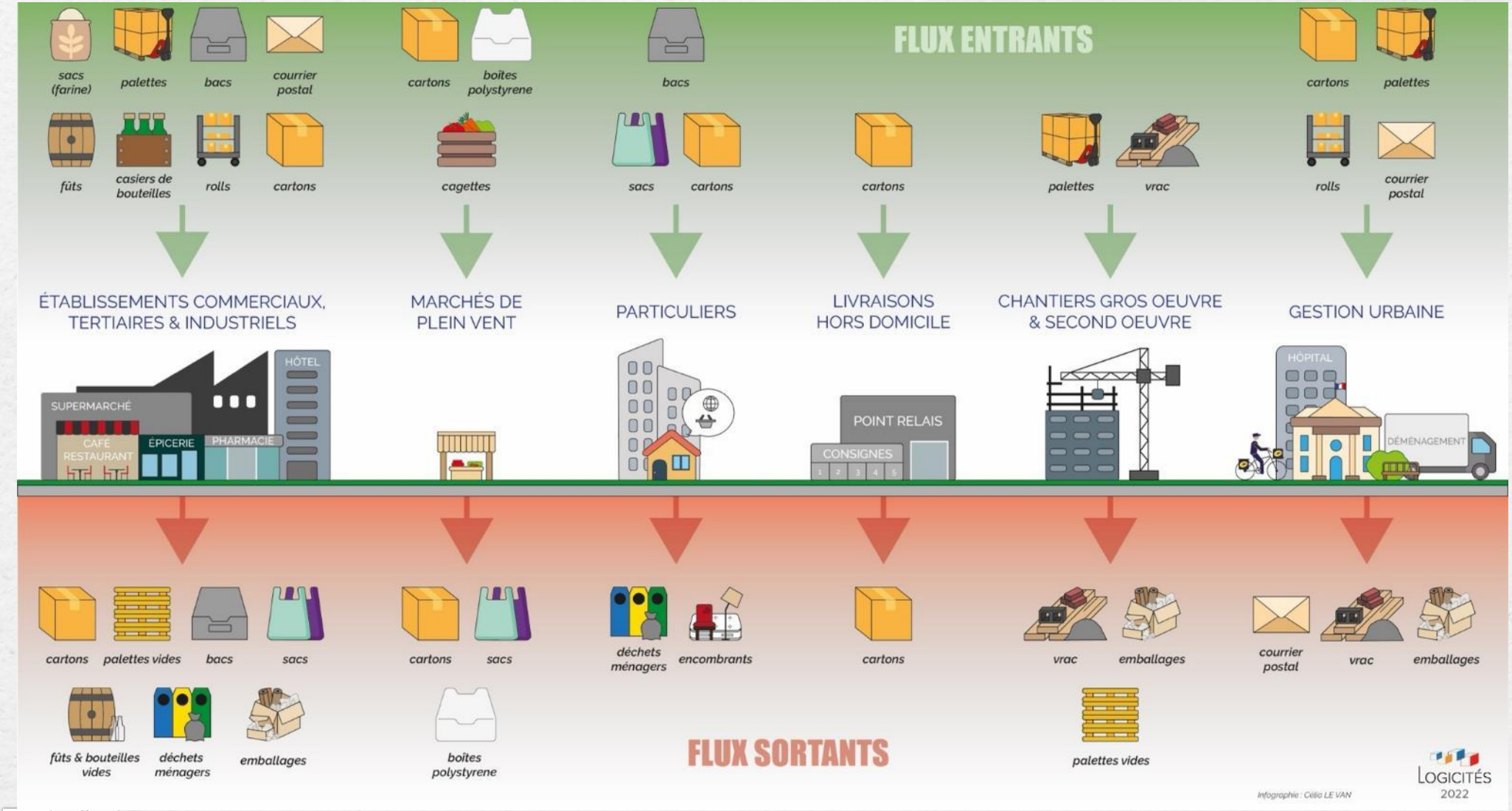


Qui est livré ?

- Chantiers de BTP et espaces publics
- Cafés, hôtels, restaurants
- Commerces alimentaires et non alimentaires
- Bureaux, administrations, Poste, banques …
- Services
- Evènementiel, loisirs
- Particuliers

Les acteurs de la Logistique urbaine

Les filières de la logistique urbaine



- **Déséquilibre flux entrant et sortant**
- **Multiplicité des charges transportées**
- **Multiplicité des types de véhicules**
- **Multiplicité des filières**

Les acteurs de la Logistique urbaine

- **Des filières correspondant aux flux entrants et sortants :**

  - La logistique urbaine correspond à de multiples filières et acteurs qui interviennent sur les flux entrants (les flux d'approvisionnement du territoire) et les flux sortants (qui sortent du territoire)

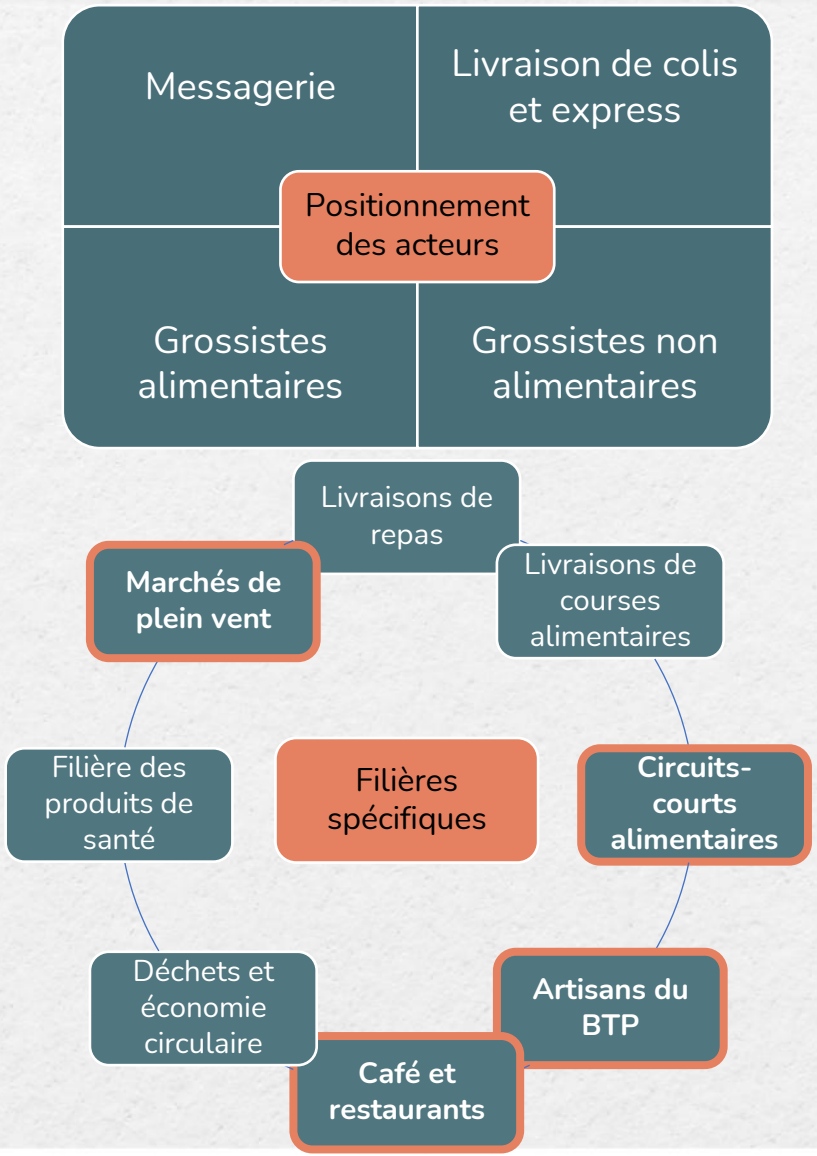
  - S'y ajoutent des flux de transit qui circulent à travers le territoire sans s'y arrêter (le transit est exclu du périmètre de la logistique urbaine mais impacte souvent fortement le territoire, notamment celui de l'agglomération chambérienne)

- **Afin d'avoir une vision globale du fonctionnement du territoire, le choix a été fait :**

  - D'analyser le **fonctionnement de 4 filières essentielles et le positionnement des acteurs économiques de ces filières** : messagerie, livraison de colis et express, grossistes alimentaires, grossistes non alimentaires

  - De **décrire dans des fiches 4 filières spécifiques** qui caractérisent le territoire et peuvent permettre de mieux le comprendre.

Les filières de la logistique urbaine



La messagerie

Le secteur :

- La messagerie correspond à la livraison de multi-colis et de palettes, en général jusqu'à 3 palettes par destinataire. La livraison est en général effectuée en 24/48h. Du fait de la typologie de marchandise, les destinataires sont majoritairement des entreprises (industriels, grossistes, commerçants). La part de livraison aux particuliers a toutefois tendance à augmenter et représente, suivant les acteurs, entre 5 et 15% des livraisons.
- Le secteur se décline en livraison de produits secs ou sous température dirigée (froid positif et négatif).

Les acteurs :

- Les acteurs sont d'abord des grands groupes européens, qui interviennent sur tout le territoire : Geodis, Dachser, DB Schenker, Kuhne + Nagel Road, XPO, Ziegler, Heppner, Gefco (CEVA), pour citer les principaux d'entre eux.
- Les réseaux frigorifiques sont notamment Stef, Sofrilog, STG, Delanchy, Jacky Perrenot…
- Des acteurs locaux complètent souvent le panel de transporteurs qui interviennent dans ce domaine. C'est ainsi le cas de Trans Savoie Express, GF2S, LMS73, Ortolland, ALPFROID, etc.

Le fonctionnement :

- Ces sociétés fonctionnent en réseau, avec des hubs nationaux ou européens. Elles disposent sur le territoire d'un maillage de 20 à 50 agences voire plus afin de livrer l'ensemble du territoire dans des délais rapides. Les agences peuvent desservir un ou plusieurs départements.
- Chaque agence de distribution organise des tournées d'environ 20 à 40 points de livraison dans un secteur de livraison.
- Les réseaux sous-traitent une partie des opérations de livraison à des entreprises locales. Le taux de sous-traitance est moins important que pour l'express.
- Les véhicules sont des Poids-Lourds de type porteur, très majoritairement, ceci du fait du volume des marchandises livrées, ou parfois des VUL de grande capacité (20 m3).

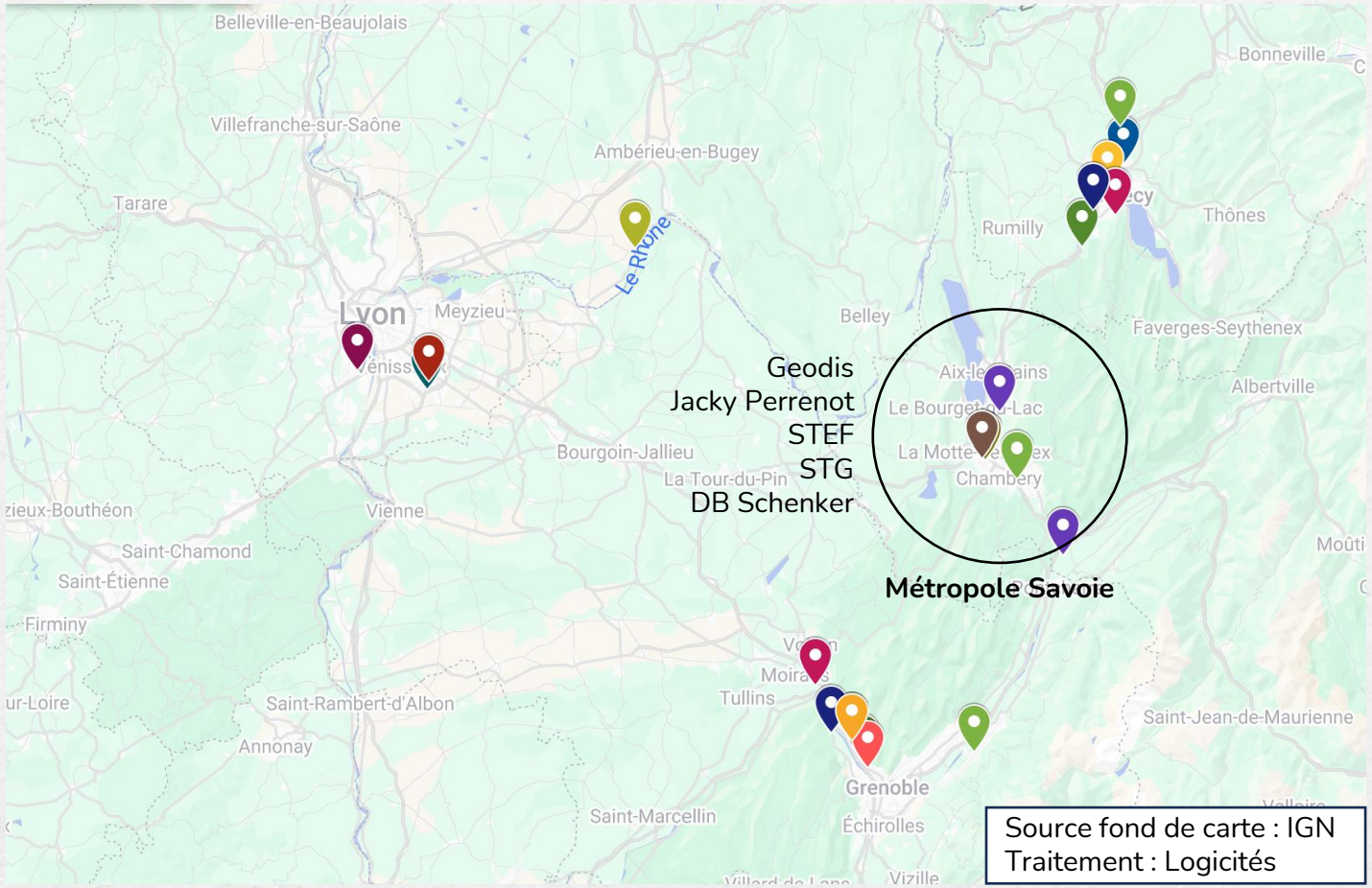
Notre analyse :

- La messagerie est essentielle pour l'approvisionnement des commerces et des activités économiques
- Elle fonctionne en tournées assez bien optimisées
- La transition énergétique est émergente (avec des PL au GNV)
- L'offre de véhicules alternatifs reste assez limitée, le coût assez élevé et les délais importants

La messagerie

Certaines entreprises de messagerie (sec et frigorifique) définies comme livraison de multi-colis et palettes sont présentent dans Métropole Savoie mais la plupart sont approvisionnent le territoire depuis des sites autour de Grenoble, Annecy et Lyon.

- DB SCHENKER (3)
- DASCHER (2)
- GEODIS (2)
- HEPPNER (2)
- K+N (2)
- STEF (2)
- XPO (2)
- BESSON (1)
- CEVA (1)
- DELANCHY (1)
- JACKY PERRENOT (1)
- SOFRILOG (1)
- STG (1)
- TRANSPORTS TDA (1)
- ZIEGLER (1)



Notre analyse :

Quelques agences de messagerie sont regroupées sur le territoire de Métropole Savoie, entre Aix-les-Bains et Chambéry Sud.

La STEF dispose par exemple d'un très grand entrepôt à Chambéry.

Mais la plupart des grands réseaux ont leur agence en dehors du territoire, dans la région d'Annecy au Nord, de Grenoble au Sud et de Lyon à l'Ouest.

NB : sont représentés le ou les entrepôts les plus proches de Métropole Savoie pour chaque acteur. Ne figurent pas les entrepôts de la plupart des acteurs autour de Lyon et, dans une moindre mesure, de Grenoble ou de Genève (Suisse).

La livraison de colis et l'express

Le secteur :

- Ce secteur correspond à la livraison de « mono-colis » (1 colis par destinataire) ou « multi-colis » (plusieurs colis par destinataire) vers les particuliers et établissements économiques. Les livraisons vers les particuliers (e-commerce essentiellement) correspondent le plus souvent à 1 colis (souvent de petite taille). Les livraisons vers les établissements économiques sont plus variables. Les livraisons vers les commerces correspondent souvent à plusieurs colis plus volumineux.

Les acteurs :

- Le groupe La Poste, au travers de Colissimo, mais aussi des filiales de Geopost (DPD et Chronopost) a une part de marché dominante qui constitue environ, au plan national, les 2/3 de l'activité du secteur.
- Les expressistes : GLS, DHL express, UPS, France Express, Colis Privé, Fedex, Sterne interviennent sur ce segment avec parfois certaines spécificités. Colis Privé est spécialisé dans le B to C alors que France Express est un spécialiste de la livraison B to B.
- Amazon Logistics et Vinted développent leurs propres réseaux de livraison, pour le moment plutôt dans les grandes agglomérations.
- Les réseaux de points relais (essentiellement Mondial Relay et Relais Colis ont leur propre organisation de livraison).

Le fonctionnement :

- Ces sociétés fonctionnent en réseau, avec des hubs nationaux ou européens. Elles disposent d'un maillage de 50 à 100 agences afin de livrer l'ensemble du territoire dans des délais rapides.
- Chaque agence de distribution organise des tournées de 50 à 100 points de livraison dans un secteur de livraison.
- Les réseaux sous-traitent la majorité des opérations de livraison à des entreprises locales, parfois de petite taille.
- Les véhicules sont des Véhicules Utilitaires Légers. Dans les centres-villes, de plus en plus de solutions décarbonées (de type vélocargos, véhicules électriques ou livraison à pied) se mettent en place.

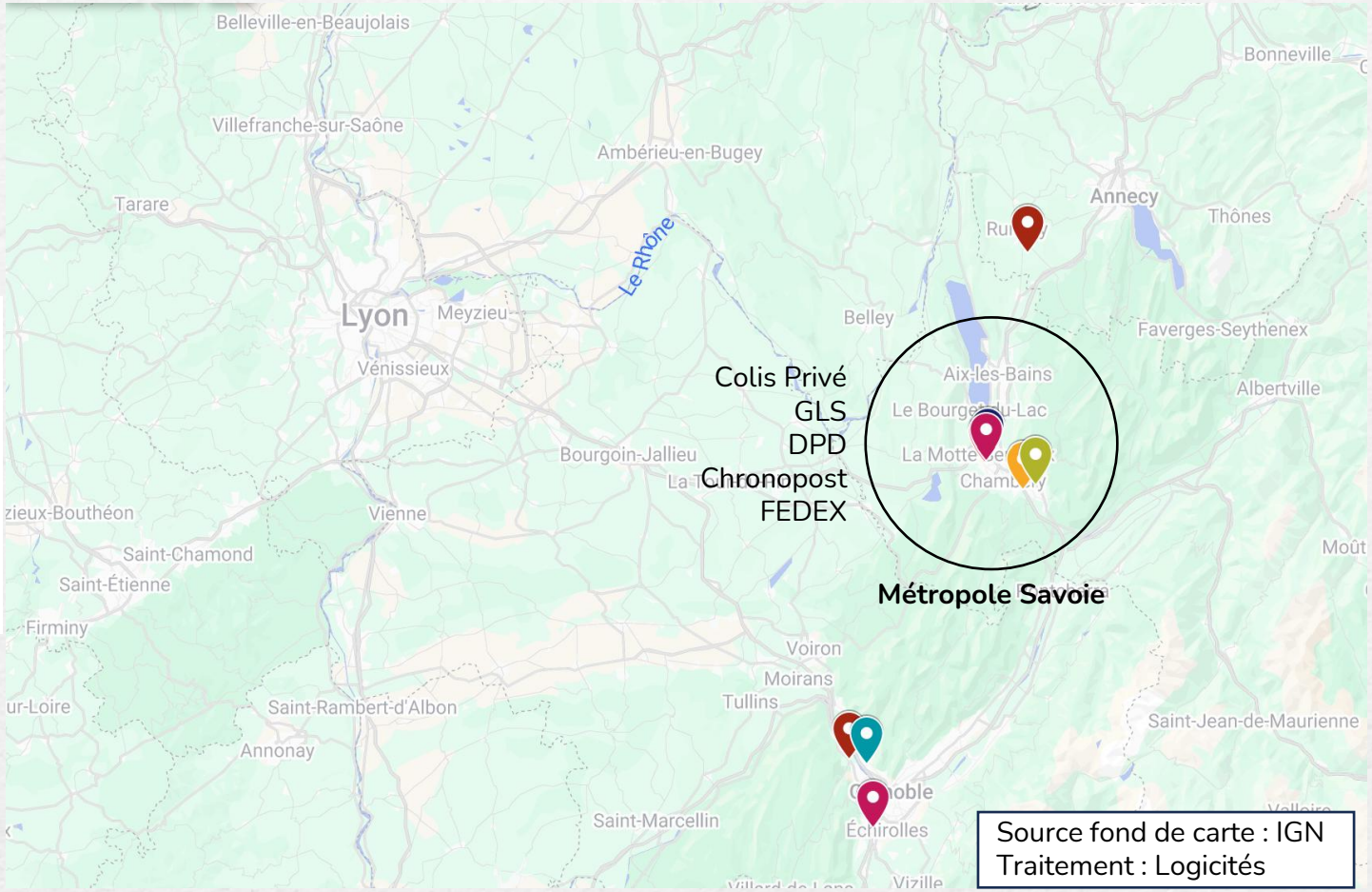
Notre analyse :

- L'express constituent un secteur générateur d'emploi
- Il fonctionne en tournées assez bien optimisée
- La transition énergétique commence à être visible dans les grandes agglomérations (VUL électriques, GNV ou cyclologistique)
- L'offre de véhicules à énergie alternative est plus facile que dans d'autres domaines
- Une mutualisation de certaines tournées de centre-ville avec d'autres secteurs comme la messagerie peut avoir du sens

La livraison de colis et l'express

La plupart des agences de colis et des expressistes sont bien implantées dans Métropole Savoie.

- DHL (2)
- FEDEX (2)
- CHRONOPOST (1)
- Colis Pivé (1)
- DPD (1)
- France EXPRESS (1)
- GLS (1)



Notre analyse :
La plupart des réseaux sont présents à Métropole Savoie, en propre ou au travers de sous-traitants.

La Poste n'est pas représentée sur la carte.

NB : sont représentés le ou les entrepôts les plus proches de Métropole Savoie pour chaque acteur. Ne figurent pas les entrepôts de la plupart des acteurs autour de Lyon et, dans une moindre mesure, de Grenoble ou de Genève (Suisse).

Les grossistes alimentaires

Le secteur :

- Les grossistes alimentaires, qui livrent le réseau Cafés-Hôtels-Restaurants mais aussi de nombreux commerces ou entreprises, concernent des réseaux nationaux importants mais aussi de nombreux acteurs locaux.
- Les produits sont soit des produits alimentaires secs, mais très souvent sous température dirigée en froid positif ou négatif. La majorité des véhicules sont alors frigorifiques.

Les acteurs :

- Les acteurs du *cash & carry* (Metro, Promocash) ont leur réseau de livraison.
- Les grands acteurs intégrés (Grossistes à Service Complet) sont Pomona, Transgourmet, Sysco, Martin Brower, Krill…
- Les grossistes spécialisés en boissons sont France Boissons ou des acteurs locaux comme Dauphi Bières, Rhône Alpes Distribution ou Hybord Distribution.
- De nombreux acteurs locaux ou régionaux interviennent sur la livraison du réseau CHR.
- Les grands acteurs de la restauration collective interviennent aussi sur la livraison urbaine des territoires.
- Il n'y a pas de marché de gros à Métropole Savoie. Le marché le plus proche est celui de Grenoble.

Le fonctionnement :

- Ces entreprises ont souvent leurs propres flottes de véhicules ou font appel à des transporteurs.
- Du fait d'une moindre densité de livraison que les messagers pour la plupart d'entre eux , leur secteur de livraison est parfois élargi et les tournées assez longues.
- Le nombre de points de livraison par jour varie, mais souvent 20 à 30.
- Les véhicules sont souvent des Poids-Lourds frigorifiques ou des VUL frigorifiques.

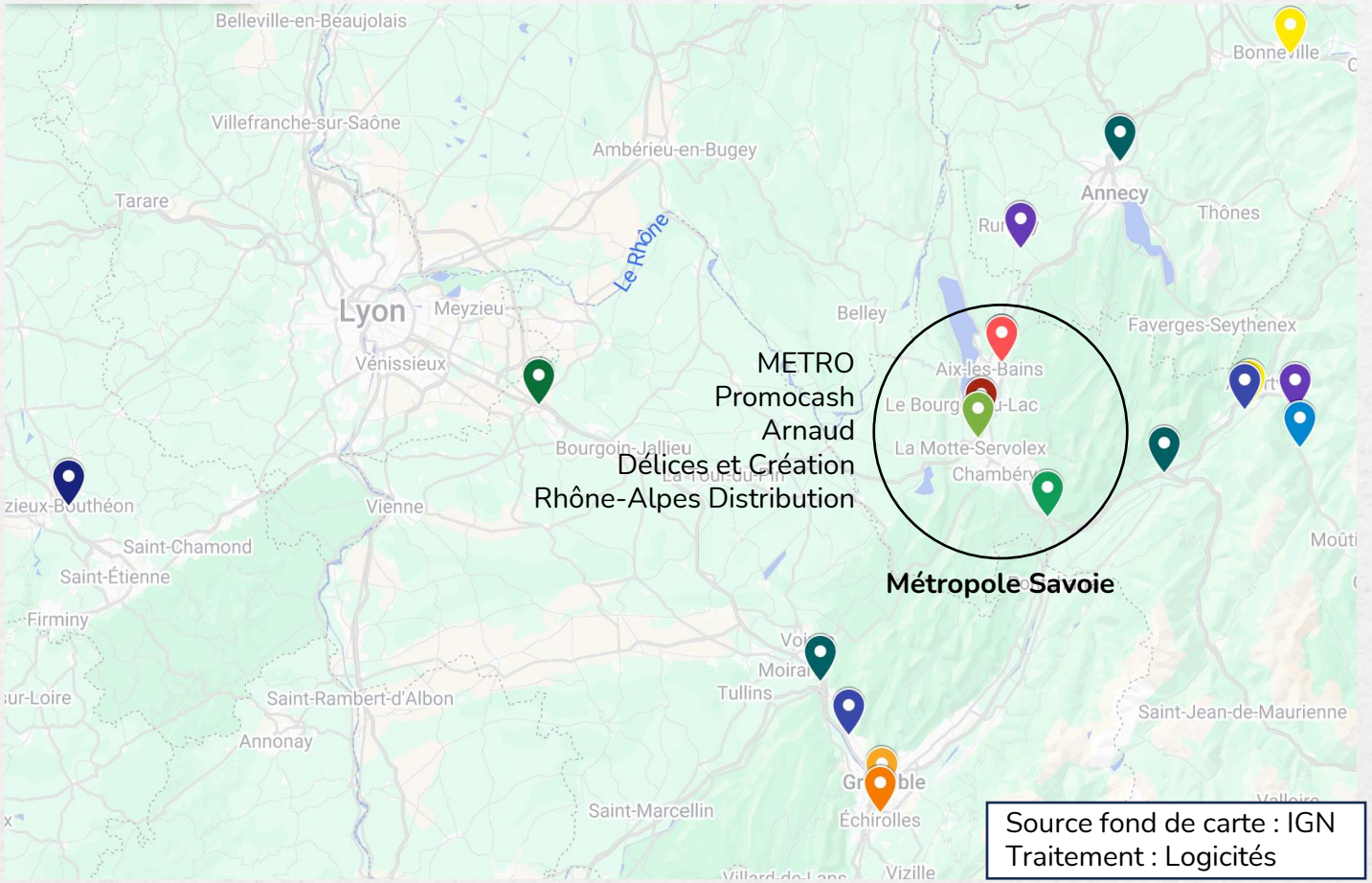
Notre analyse :

- Le compte propre expéditeur est moins bien optimisé que les transporteurs. Toutefois, ces entreprises essaient d'avoir des tournées les mieux optimisées en fonction de leurs flux.
- Il fonctionne en tournées assez bien optimisées.
- La transition énergétique est complexe dans le secteur des véhicules frigorifiques. Le GNV est la principale alternative actuelle.

Les grossistes alimentaires

Les grossistes alimentaires qui desservent Métropole Savoie sont très dispersés, de la Loire à la Savoie et de l'Isère à la Haute-Savoie.

- SYSCO (3)
- France BOISSONS (2)
- PASSIONFROID (2)
- TRANSGOURMET (2)
- ALPAGEL RELAIS D'OR MIKO (1)
- ARNAUD (1)
- DAUPHI BIERES (1)
- DELICES & CREATION (1)
- DS RESTAURATION (1)
- EPISAVEURS (1)
- HYBORD DISTRIBUTION (1)
- METRO (1)
- PROMOCASH (1)
- RHONE ALPES DISTRIBUTION (1)
- TERRE AZUR (1)



Source fond de carte : IGN
Traitement : Logicités

Notre analyse :

La plupart des grossistes alimentaires qui livrent Métropole Savoie n'y sont pas localisés (Sysco, Transgourmet, etc.). Certains grossistes viennent de l'Ouest de Lyon, de Grenoble ou du Nord de la Savoie.

La localisation assez éloignée de certains grossistes et l'absence de marché de gros implique des déplacements importants.

Les 2 *cash & carry*, Metro et Promocash, sont bien localisés dans l'agglomération de Chambéry.

NB : sont représentés le ou les entrepôts les plus proches de Métropole Savoie pour chaque acteur. Ne figurent pas les entrepôts de la plupart des acteurs autour de Lyon et, dans une moindre mesure, de Grenoble ou de Genève (Suisse).

Les grossistes non alimentaires et réseaux de l'économie servicielle

Le secteur :

- Ces grossistes correspondent à une grande diversité de métiers autour du BTP, de l'entretien des immeubles et des entreprises, mais aussi des fournitures de bureau, de la distribution pharmaceutique, etc.
- Les produits sont très diversifiés, liés aux métiers des entreprises : produits de BTP, bacs de produits pharmaceutique, colis, palettes, rolls de linge en location, etc.

Les acteurs :

- Les acteurs du BTP sont les filiales du groupe Saint Gobain (Point P, Plateforme du bâtiment, Cedeo, Asturienne, PUM notamment), Rexel, Sonepar, Chausson Matériaux, Frans Bonhomme, etc.
- Les distributeurs pharmaceutiques sont le groupe OCP, CERP et Phoenix pharma essentiellement.
- Les fourniturists de bureau sont notamment Lyreco, JM Bruneau, JPG, Office Depot.
- Les entreprises servicielles sont nombreuses mais notamment Elis, Rentokil, Kalhyge, etc.
- De nombreux autres acteurs interviennent : entretien des espaces publics, mobilier urbain, ascenseurs, etc.

Le fonctionnement :

- Ces entreprises ont souvent leurs propres flottes de véhicules qui sont souvent spécifiques liés aux produits et aux services apportés.
- Du fait d'une moindre densité de livraison que les messagers pour la plupart d'entre eux, leur secteur de livraison est parfois élargi et les tournées assez longues. Ainsi, certains prestataires ont une logique locale alors que d'autres interviennent au départ de régions élargies.
- Le nombre de points de livraison par jour varie en fonction du métier.
- Les véhicules sont souvent très souvent des véhicules utilitaires légers.

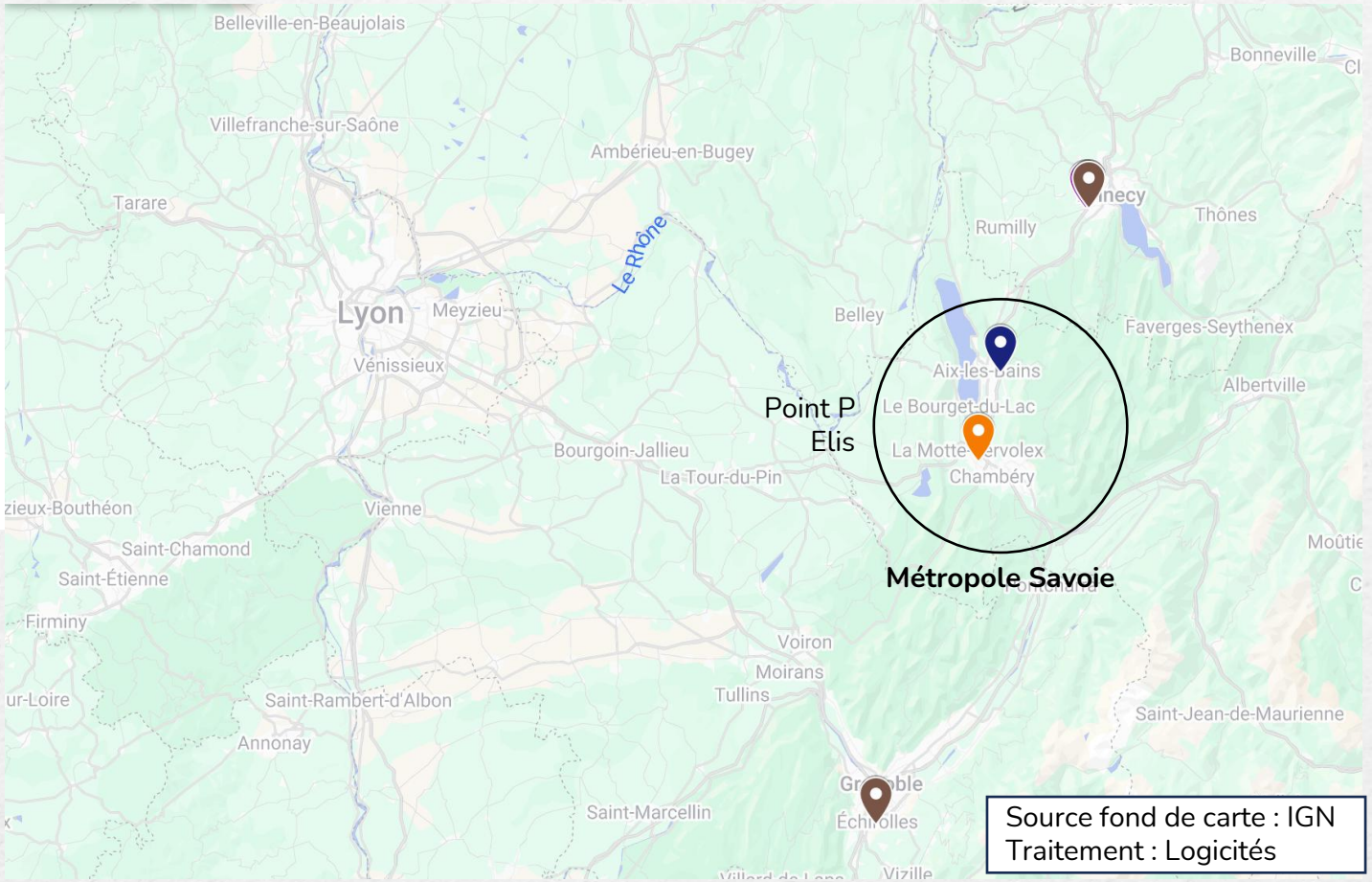
Notre analyse :

- Le compte propre expéditeur est moins bien optimisé que les transporteurs. Toutefois, ces entreprises essaient d'avoir des tournées les mieux optimisées en fonction de leurs flux.
- Il fonctionne en tournées assez bien optimisées mais souvent très longues.
- La transition énergétique est encore émergente même si les solutions de transition pour des VUL existent plus facilement que dans d'autres secteurs.

Les grossistes non alimentaires et réseaux de l'économie servicielle

La plupart des grossistes non alimentaires sont présents dans l'agglomération de Chambéry ou dans la région d'Annecy.

- LYRECO (2)
- CERP (1)
- ELIS (1)
- OCP (1)
- POINT P (1)



Source fond de carte : IGN
Traitement : Logicités

Notre analyse :
La plupart des grossistes non alimentaires ou de l'économie servicielle sont situés à Métropole Savoie (Elis, Point P) et à relative proximité : à Annecy (notamment ceux du secteur pharmaceutique) et à Grenoble.

NB : sont représentés le ou les entrepôts les plus proches de Métropole Savoie pour chaque acteur. Ne figurent pas les entrepôts de la plupart des acteurs autour de Lyon et, dans une moindre mesure, de Grenoble ou de Genève (Suisse).

Les acteurs de la Logistique urbaine

Un positionnement local des acteurs relativement lisible

- **Nos observations :**

- Une partie des acteurs qui desservent Métropole Savoie sont présents sur le territoire ou à proximité. Cette relative proximité rend *a priori* plus facile la transition modale ou énergétique des flux de livraison.

- Ceux qui ne le sont pas présents à Métropole Savoie sont majoritairement localisés dans les principales agglomérations plus ou moins proches (Annecy, Valence, Grenoble et surtout Lyon). Cette répartition assez diffuse dans la Région Auvergne-Rhône-Alpes rend Métropole Savoie très dépendante des réseaux de circulations extérieures pour son approvisionnement.

- Les localisations privilégiées des acteurs de la livraison du dernier kilomètre sont en premier lieu Chambéry ou les communes voisines (Aix-les-Bains, La Motte-Servolex, Le Bourget-du-Lac). Mais d'autres acteurs livrent le territoire depuis l'agglomération grenobloise. L'éloignement des sites et l'allongement des distances à parcourir accentuent la tension sur ce maillon final des chaînes de livraison.

- **En synthèse**

- Seule une partie des acteurs livrant le territoire sont présents à Métropole Savoie. Une partie non négligeable est située dans les deux Savoie, voire dans les départements limitrophes (Isère, Rhône)

- Au sein de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la répartition des acteurs implantés est relativement diffuse

Cafés et restaurants

Les cafés et restaurants correspondent à une diversité de modèles avec des fonctionnements logistiques différents :

- Restaurants et cafés chaînés généralement reliés à une centrale d'achat (ou un prestataire logistique) unique. La logistique est centralisée.
- Restauration collective reliée à une cuisine centrale ou des prestataires spécialisés, parfois nombreux en fonction des évolutions réglementaires et des choix des opérateurs.
- Restauration privée. La restauration privée est approvisionnée par des grossistes à service complet (Transgourmet, Pomona, etc.), des grossistes spécialisés (par exemple pour la restauration ethnique), par des cash & carry (Metro, Promocash), des grossistes en boissons, ou sur les marchés de gros.
- L'absence de marché de gros à Métropole Savoie tend à privilégier les grossistes et *cash & carry*. Certains restaurateurs s'approvisionnent directement chez des producteurs.
- Les cafés ont souvent des contrats avec plusieurs prestataires : grossiste en boisson, alimentaire, fournisseur de café, fournitures non alimentaires. Ils peuvent aussi s'approvisionner dans des *cash & carry*.



Terrasse de café restaurant à Aix-les-Bains

Fiches sur les filières spécifiques





Marché de plein vent à Chambéry





Marché semi couvert à Aix-les-Bains

Marchés de plein vent

- 10 000 marchés existent en France dont 58 en Savoie. Dans Métropole Savoie, on dénombre 29 marchés répartis sur 19 communes (22 marchés du matin, 7 du soir et 8 marchés hebdomadaires sur Chambéry, sans oublier les halles).
- Les marchés sont hebdomadaires ou bi-hebdomadaires. Ils regroupent en général une partie de produits alimentaires et une partie de mercerie et produits divers
- Les commerçants indépendants viennent sur le marché avec un véhicule, le plus souvent <3,5t. Ces véhicules qui font assez peu de kilomètres sont parfois très anciens
- Les commerçants peuvent être des revendeurs. Certains producteurs sont aussi présents sur les marchés
- Les revendeurs s'approvisionnent sur les marchés de gros (Grenoble par exemple), chez des grossistes, parfois directement chez des producteurs. Ils peuvent aussi acheter leur marchandise dans des *cash & carry* comme Metro
- Les commerçants utilisent souvent le véhicule comme lieu de stockage. Ils peuvent avoir un lieu de stockage extérieur (parfois à leur domicile)
- Le développement de nouveaux formats de vente multi-frais comme Grand Frais met en difficulté le modèle même des marchés de plein vent, qui captent une clientèle assez âgée

Déchets et économie circulaire

- La filière des déchets est une des principales filières de la logistique urbaine avec, au fur et à mesure des évolutions réglementaires, une multiplicité d'acteurs et de sous-filières chacune dotée d'une organisation spécifique
- Si la collecte des ordures ménagères des particuliers et du tri (carton, emballages, verre, biodéchets) relève de la collectivité, parfois via des prestataires, ce n'est pas le cas des déchets professionnels
- Les professionnels sont alors contraints d'organiser la collecte de leurs déchets et respectant le tri et de contracter avec des prestataires
- Le réseau de déchetteries complète aussi le dispositif



Cartons de commerçants en attente de collecte par la ville à Chambéry

Fiches sur les filières spécifiques





Travaux et VUL d'artisans à Aix-les-Bains





Chantiers à Chambéry

Artisans du BTP

- Le secteur du BTP, tant pour la construction neuve, les travaux de voirie que pour les nombreux chantiers de second œuvre et de rénovation génère un flux très important de véhicules dans la ville
- Il s'agit de certaines grosses entreprises mais surtout d'une multitude de petits artisans dans tous les corps de métier
- Les véhicules des artisans, la plupart des <3,5t, ont souvent plusieurs fonctions : transport des ouvriers depuis leur domicile jusqu'aux chantiers, achat de matériaux, stockage de l'outillage, évacuation des déchets de chantier. Leur durée de stationnement sur la voirie est variable suivant le type de chantier. Souvent, les artisans font des demandes de stationnement en voirie du fait de la durée des chantiers.
- Les artisans sont souvent en « première ligne » lors de mise en place de mesures réglementaires. Pourtant, certaines solutions commencent à émerger pour leur permettre d'évoluer vers des modes de fonctionnement moins impactants : livraison sur chantier, interventions en cyclologistique pour les petits dépannages, collectes de déchets sur chantiers, véhicules à énergie alternative.
- Les nombreux travaux de voirie à Aix-les-Bains et à Chambéry ont impacté significativement les commerces de proximité et les livreurs, selon les témoignages recueillis



Enquête terrain

- Eléments des entretiens

Eléments des entretiens livreurs

Portrait-robot

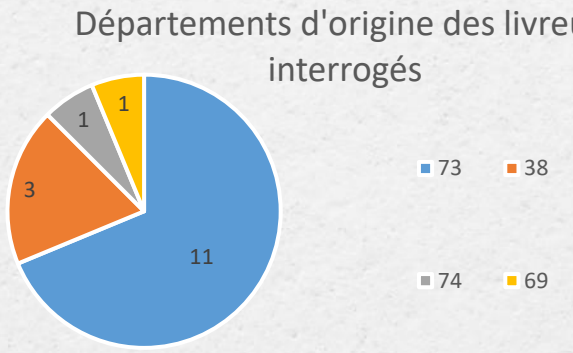
Profil des livreurs

Mission	Nombre
Livraison et collecte	10
Livraison	6
Total général	**16**

Secteur d'activité	Nombre
Echirolles (38)	2
La Motte Servolex (73)	2
Grésy-sur-Aix (73)	2
Chambéry (73)	2
Grenoble (38)	1
Argonay (74)	1
Cevins (73)	1
Saint-Genis-Laval (69)	1
La Ravoire (73)	1
Chamousset (73)	1
Aix-les-Bains (73)	1
Chignin (73)	1
Total général	**16**

Type de livreur	Nombre
Grossiste	9
Transporteur	5
Expressiste	1
Serviciel	1
Total général	**16**

Compte	Nombre
Compte propre	9
Compte d'autrui	7
Total général	**16**



16 livreurs ont été interrogés (2 à Montmélian, 7 à Aix-les-Bains et 7 à Chambéry)

La majorité des livreurs interrogés :

- travaille pour des **grossistes**
- travaille en **compte-propre**
- effectue à la fois de la **livraison** et de la **collecte**
- provient de la **Savoie** (73), le reste de départements limitrophes (Isère, Rhône, Haute-Savoie)

La provenance des livreurs confirme la concentration des points de départs autour de l'agglomération de Chambéry révélée par la modalisation des flux.

Eléments des entretiens livreurs

Portrait-robot

- **Pratiques de livraisons**

Secteur d'activité	Nombre
Alimentaire	6
Boissons	4
Messagerie	3
Matériel professionnel	1
Petits colis express	1
Livraison de repas aux personnes âgées	1
Total général	**16**

Marchandise	Nombre
Sec	6
Froid positif, froid négatif	4
Sec, froid positif, froid négatif	2
Froid positif, alimentaire	1
Sec, froid positif, froid négatif, alimentaire	1
Colis	1
Non alimentaire	1
Total général	**16**

Type de véhicule	Nombre
Porteur	10
Utilitaire	6
Total général	**16**

Motorisation	Nombre
Diesel	15
GNV	1
Total général	**16**

Tonnage	Nombre
12 tonnes	6
3,5 tonnes	5
26 tonnes	1
19 tonnes	1
16 tonnes	1
14 tonnes	1
Indéterminé	1
Total général	**16**

Stationnement	Nombre
Rue piétonne	6
Double-file	6
Sortie véhicule interdite	1
Zone bus / taxis	1
Aire de livraison	1
Place VL	1
Total général	**16**

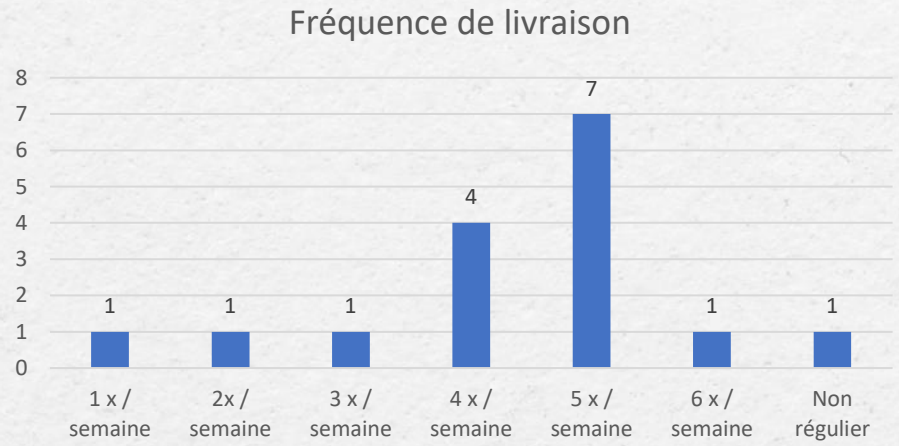
La majorité des livreurs interrogés :

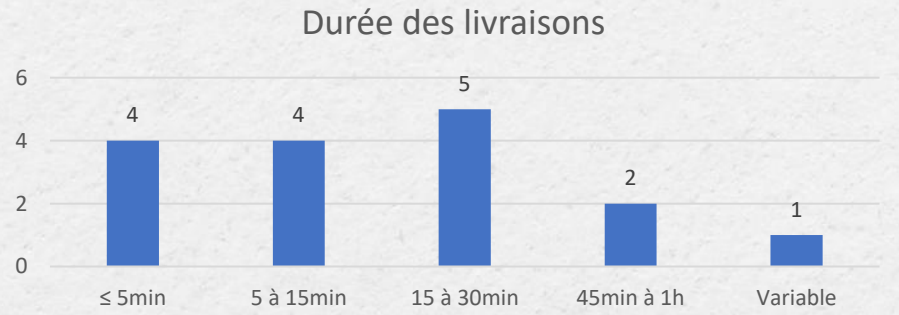
- livre des produits alimentaires et boissons, secs et/ou réfrigérés
- livre en porteurs, de +12T (jusqu'à 26T)
- roule au diesel
- stationne dans une rue piétonne ou en double-file

Eléments des entretiens livreurs

Portrait-robot

▪ Modalités de livraison





Début de tournée	Nombre
Avant 4h00	6
Entre 4h00 et 6h30	6
À partir de 6h30	4
Total général	**16**

Fin de tournée	Nombre
Avant 12h00	8
Entre 12h00 et 14h00	3
A partir de 15h00	2
Total général	**16**

Points d'arrêts	Nombre
15 à 30	8
< 15	3
> 50	2
< 10	1
30 à 50	1
Inconnu	1
Total général	**16**

La majorité des livreurs interrogés :

- vient **très fréquemment** opérer sur le territoire (+ 4x / semaine)
- livre sur une durée allant **de moins de 5 minutes à 30 minutes**, parfois au-delà
- démarre sa tournée **très tôt** (avant 6h30) et la termine **le matin** (avant 12h00)

Les livraisons en horaires décalés (avancés) permettent d'éviter les heures de pointe des flux pendulaires

- effectue des tournées longues, avec **plus de 30 points d'arrêt**

Les journées de livraisons restent longues pour boucler les tournées, en fonction des aléas de la circulation

Verbatims livreurs

- De nombreuses livraisons effectuées en horaires décalés, en dehors des flux pendulaires
- Des conditions de livraison jugées moins difficiles qu'à Annecy ou qu'en station



Synthèse

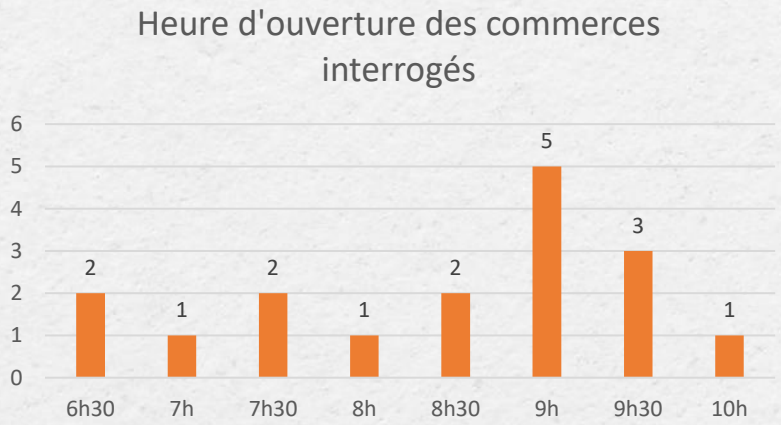
- Des aires de livraison sous-dimensionnées et occupées par des VL, ce qui génère des stationnements en double-file et donc de l'insécurité et de la congestion routière
- Les VL qui stationnent sur les aires de livraison ne sont pas verbalisés
- Pénibilité : l'accessibilité dans les commerces, notamment les caves, est difficile
- Conflits d'usage avec les terrasses et aux abords des écoles
- Problèmes d'accessibilité pour livrer pendant les travaux
- Des commerçants frileux aux livraisons en absence de destinataire
- La police municipale jugée peu tolérante à l'égard des livreurs

Portrait-robot

Profil des commerçants

Type	Nombre
Indépendant	13
Chaîne	4
Total général	**17**

Livraison en dehors de l'ouverture du magasin	Nombre
Oui	9
Non	8
Total général	**17**



Expéditions à partir du magasin	Nombre
Oui	8
Oui (point-relais)	1
Non	7
Non renseigné	1
Total général	**17**

17 commerçants ont été interrogés (5 à Montmélian, 6 à Aix-les-Bains et 6 à Chambéry)

La majorité des commerçants interrogés

- est tenancière de magasins indépendants
- ouvre son magasin entre 6h30 et 9h30
- Peut réceptionner des livraisons en dehors des heures d'ouverture de son magasin
- Effectue des expéditions au départ de son commerce

Les spécialités des commerçants sont très diversifiées : boucherie, boulangerie-pâtisserie, café-restaurant, fleuriste, décoration intérieure, fromagerie-crèmerie, librairie, habillement, chausses, produits régionaux, pharmacie, centre commercial.

Cette diversification influe sur les modalités et les fréquences de livraison

Portrait-robot

Profil des commerçants

Compte	Nombre
Compte d'autrui	14
Compte propre	1
Compte propre et compte d'autrui	2
Total général	**17**

Nombre de transporteurs	Nombre
1 transporteur	4
2 transporteurs	2
3 transporteurs	3
4 transporteurs	1
5 transporteurs	1
10 transporteurs	1
12 transporteurs	1
Non renseigné	1
Variable	3
Total général	**16**

Durée de livraison	Nombre
Jusqu'à 5 minutes	4
Jusqu'à 10 minutes	3
Jusqu'à 15 minutes	2
Jusqu'à 20 minutes	5
Jusqu'à 30 minutes	1
Jusqu'à 2 heures	1
Non renseigné	1
Total général	**17**

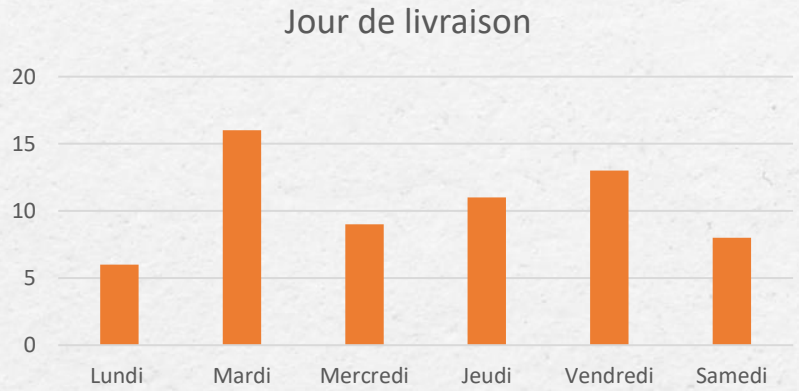
Type de véhicule	Nombre
VUL et Poids-lourds	6
VUL et Poids-lourds (>19T)	1
Poids-lourds	4
Poids-lourds (>19T)	2
VUL	3
Total général	**16**

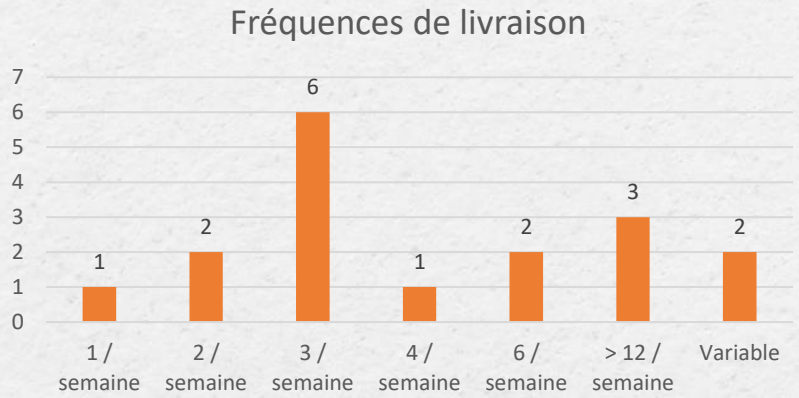
La majorité des commerçants interrogés

- est approvisionnée par des transporteurs et grossistes externes (en compte d'autrui)
- est approvisionnée entre 1 et 3 transporteurs et grossistes différents (mais jusqu'à 12 pour certains commerçants)
- est approvisionné par plusieurs types de véhicules au gabarit très variable (VUL et poids-lourds)
- se fait livrer en moins de 20 minutes (mais certaines livraisons peuvent durer jusqu'à 2 heures)

Portrait-robot

Profil des commerçants





Créneau horaires de livraison
A 4h00
Entre 4h00 et 5h00
A 6h00
Entre 6h30 et 7h00
Entre 6h30 et 7h30
A 7h00
Entre 7h00 et 8h00
Avant 10h00
Entre 9h00 et 12h00
Entre 10h00 et 11h00
Avant 11h00
Avant 12h00
Avant 13h00
A 13h30
A 15h00

La majorité des commerçants interrogés

- se fait livrer 3 fois par semaine (mais certains commerces nécessitent plusieurs livraisons par jour)
- se fait livrer le mardi et/ou le jeudi et/ou le vendredi
- se fait livrer le matin, entre 4h00 et 12h00

La grande « élasticité » des créneaux-horaires de livraisons peut coïncider avec les heures de pointes des flux pendulaires, à l'origine de congestion et conflit d'usage.

Verbatims commerçants

- Recours à des prestataires de cyclologistique ou utilisant des VUL électriques

Synthèse



- Problèmes d'accessibilité pour livrer les commerces pendant les travaux. Les manœuvres sont estimées dangereuses
- Une commerçante inquiète par la vitesse de circulation de 2 messagers en zone piétonne
- L'aire de livraison des Galeries Lafayette occupée par des VL et absence de contrôles par la police municipale
- Demande d'amélioration de la collecte et la gestion des déchets verts et professionnels
- Montmélian : un commerçant non satisfait de l'arrêt de la ramasse publique



Observations terrain, diagnostic des aires de livraison

Observations terrain :

- Chambéry
- Aix-les-Bains
- Montmélian
- Recommandations

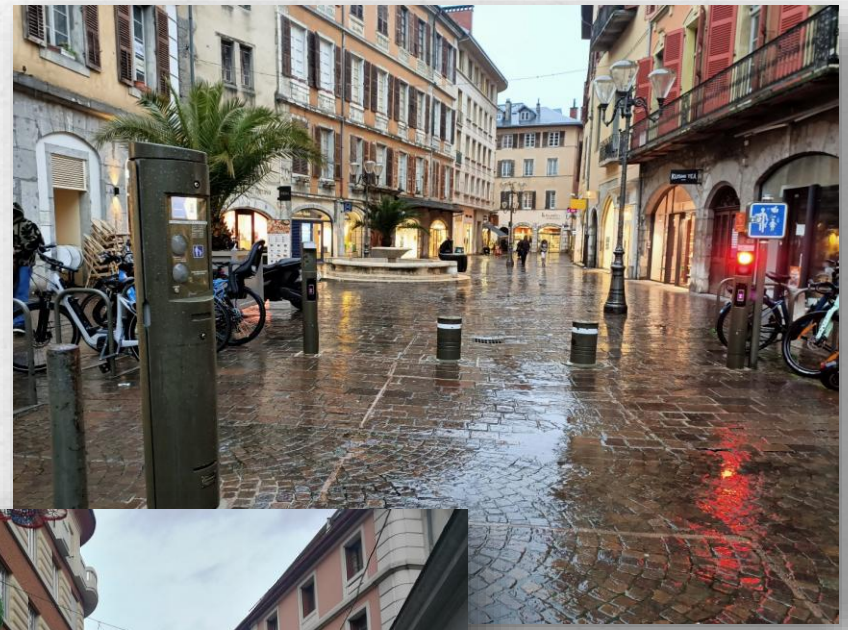
- Diagnostic des aires de livraison

Observations terrain

Chambéry

- **Aménagements cyclables et rues piétonnes**
  - De nombreuses infrastructures cyclables qualitatives et sécurisantes
  - Une zone piétonne étendue aux artères larges, propice à la déambulation piétonne et aux mobilités actives, très fréquentée
  - Des bornes rétractables contrôlent l'accès à la zone piétonne, mais aucune signalisation apparente (panneau) ne précise les règles d'accès concernant les livraisons







Observations terrain

Chambéry

- **Des stationnements en double-file devant la gare**
  - Les arrêts « minute » livraison ne semblent pas suffisants pour répondre aux besoins des chauffeurs-livreurs dans cette zone





Observations terrain

Chambéry

- **Des chantiers et événement impactants pour la circulation, et donc pour les livraisons**
  - En période d'observation, un véhicule de livraison a bloqué la rue en travaux le temps de décharger de la marchandise









Observations terrain

Chambéry

- Quelques stationnements de VUL d'artisans dans l'aire piétonne



- Des déchets propres déposés au sol devant les commerces





Observations terrain

Chambéry

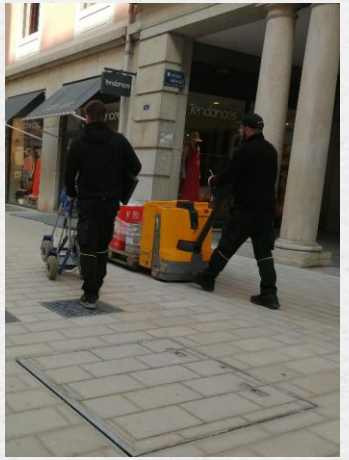
- **Des conditions de livraison très bonnes dans la zone piétonne**

- La place de Genève notamment propose un espace permettant aux livraisons de s'effectuer en toute sécurité sans gêner la déambulation piétonne
- Les véhicules de livraison peuvent stationner au plus près des commerces, réduisant ainsi la pénibilité des livreurs
- Ce sont essentiellement des véhicules de type porteurs qui ont été observés
- L'absence de trottoirs et les surfaces planes permettent aux livreurs de manipuler facilement des chariots et transpalettes. Ils peuvent ainsi stationner en dehors de l'aire piétonne et effectuer les derniers mètres à pied











Observations terrain

Chambéry

- **Stationnements en double-file ou en partie sur les trottoirs**
- Ces situations sont dues essentiellement à :
  - L'absence, le sous-dimensionnement ou l'occupation des aires de livraison
  - Une difficulté d'accès à l'aire piétonne (cas de STEF ci-dessous, où la borne rétractable était en cours de réparation)









Observations terrain

Chambéry

- **Rue d'Italie**
  - Bien que plus étroite, les quelques conflits d'usages très ponctuels entre véhicules et piétons ne semblent pas problématiques
  - Une borne rétractable permet de restreindre l'accès







Observations terrain

Chambéry

- **Une transition énergétique amorcée**
  - Le VUL de GLS est électrique, tout comme la flotte de La Poste

- **Cyclomobilité**
  - Un vélo de marque VUF avec remorque a été observé. Sans flocage, l'utilisateur n'a pas pu être identifié





Observations terrain - synthèse

Chambéry

- Les infrastructures cyclables et la zone piétonne élargie, sans trottoirs, est propice à l'essor de la cyclologistique
- Les zones piétonnes, lorsque les accès sont adaptés aux besoins des acteurs, sont pratiques et sécurisantes pour effectuer des déchargements de marchandises et manipuler des chariots / transpalettes
- Une cyclomobilité professionnelle émergente
- Des VUL électriques opèrent dans l'hypercentre
- Aucune situation critique relevée : des conditions de livraison très bonnes dans l'aire piétonne



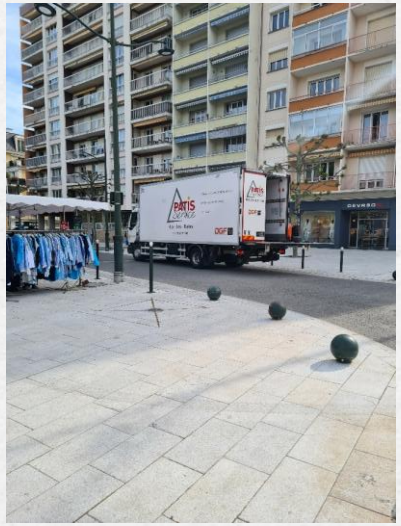
- Quelques stationnements en double-file : les arrêts minute livraison ne semblent pas bien fonctionner et des aires de livraison sont occupées par des voitures
- Des affichages signalent de manière très lisible les événements (travaux / culturels), mais absence de digitalisation ou d'alternative présentée aux acteurs de la livraison
- Quelques obstacles urbains peuvent gêner les manipulations de transpalettes

Observations terrain

Aix-les-Bains

- **De nombreux stationnements en double-file**
  - Le jour de marché, les livraisons en poids lourds des commerces s'effectuent autour du square Alfred Boucher
  - Au niveau de la gare, les camions sont contraints de stationner dans une aire réservée aux bus. Les livreurs doivent alors traverser la route avec les palettes pour livrer les CHR en face











Observations terrain

Aix-les-Bains

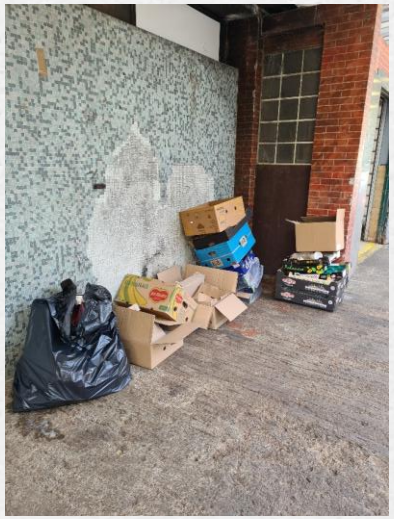
- **Le marché**

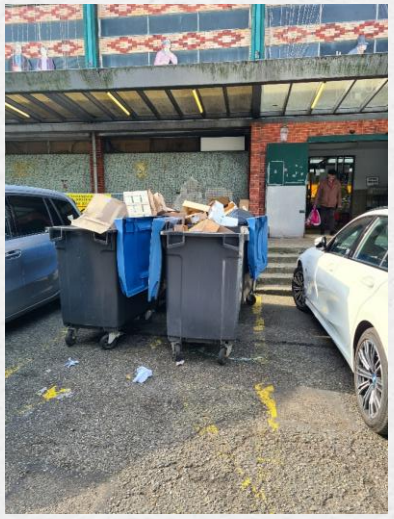
- Le marché d'Aix-les-Bains se tient deux fois par semaine, le mercredi et le samedi
- Les horaires d'interdiction de stationnement varient selon le secteur du marché
- Les premiers exposants arrivent très tôt le matin (à partir de 4h00) pour monter leurs étals
- Les véhicules des exposants sont ensuite stationnés à l'extérieur du périmètre, sur le parking attenant à la Halle ou derrière la voie ferrée
- Les exposants n'ont *a priori* pas d'obligation de récupérer leurs déchets. Les recyclables sont déposés près de la Halle, les OMR dans les bennes classiques. Le tout est collecté à la fin du marché par les services de la Ville













Observations terrain

Aix-les-Bains

- **La rue du Casino**
  - La rue du Casino est le **principal point de tension observé**
  - La rue a été rendue en sens unique, permettant à plusieurs PL de stationner en double-file sans trop gêner la circulation, pour pouvoir livrer les commerces de la rue piétonne à proximité immédiate
  - Néanmoins, cette règle implicite met les livreurs en situation irrégulière au moment de leur stationnement
  - Les déchargements sont effectués sur la voirie, ce qui rend ces personnes très vulnérables, frôlées par les voitures









Observations terrain

Aix-les-Bains

- **Square Alfred Boucher**

- Les aires de livraison étant sous-dimensionnées, mal placées ou occupées par des véhicules légers, les véhicules de livraison stationnent en double-file pour livrer les commerces
- Des « boules » empêchent tout stationnement sur le trottoir. Bien qu'ils visent à empêcher les stationnements « sauvages » sur les trottoirs, ces éléments peuvent être accidentogènes pour les PMR. Les livreurs ne pouvant stationner sur le trottoir se retrouvent au milieu de la voirie
- La filière viande nécessite une aire de livraison à proximité immédiate car la pénibilité est particulièrement élevée pour les livreurs. Les carcasses sont portées directement sur leurs épaules







Observations terrain

Aix-les-Bains

- **Rue de Chambéry**

- A défaut d'aire de livraison, les véhicules stationnent au niveau d'un terre-plein, en double-file entre 2 voies de circulation
- Cette situation est particulièrement dangereuse pour les livreurs





Observations terrain

Aix-les-Bains

- **Report modal professionnel à vélo**
  - Un vélocargo de l'agence Mobilités Ondéa Grand Lac a été observé. La mobilité active par les professionnels est une très bonne pratique qui doit être soutenue et encouragée



- **Des rues piétonnes agréables avec peu d'obstacles urbains**
  - Les zones piétonnes, quand elles proposent des horaires adaptés aux livraisons, sont idéales. Elles sécurisent les livreurs et facilitent la manipulation des marchandises





Observations terrain - synthèse

Aix-les-Bains

- L'organisation de la tenue du marché deux fois par semaine semble efficace et ne pose *a priori* aucun problème majeur
- Des rues piétonnes larges avec peu d'obstacles urbains
- Une cyclomobilité professionnelle émergente



- De nombreux stationnements en double-file entrainant des situations dangereuses
- Une règle implicite dans la rue du Casino qui est peu sécurisante pour les livreurs
- Un manque d'aménagements certain au niveau du square Alfred Boucher et de la rue de Chambéry, qui accentue la pénibilité des livreurs

Observations terrain

Montmélian

- **Observations**

- Du fait de la configuration et des aménagements sur les rues François Dumas et du Docteur Veyrat, les livraisons se font en double-file, avec une gêne pour la circulation le temps des opérations de (dé)chargement.
- La place Albert Serraz connaît aussi des épisodes de congestion lors des heures de pointes des livraisons (y compris celles de la pharmacie).
- Les trois aires de livraisons mentionnées dans les arrêtés ne sont pas matérialisées (panneau, marquage, indication, etc.) et semblent inexistantes.
- Les commerçants ont fait part d'occupation illicite ou abusive des arrêts-minutes ou des places de stationnement par des particuliers.





Observations terrain - synthèse

Montmélian

- Une commune relativement facile à approvisionner (hors centre-ville historique) et ne générant pas de problème majeur.



- Un centre-ville historique à la topographie relativement contrainte (sinuosité, rues étroites et à sens-uniques) compliquant la circulation des véhicules les plus imposants.
- Une pénurie d'aires de livraison des commerces dans les rues François Dumas et Albert Serraz.
- Aires de livraison mentionnées dans les arrêtés transmis inexistantes.
- Des occupations illicites et/ou abusives des aires de livraison existantes

Faciliter les accès pour les livraisons en horaires décalés

Sensibiliser les commerçants aux livraisons en absence de destinataire

Créer un grand plan d'aménagement des commerces pour réduire la pénibilité des livreurs (ex: caves) en partenariat avec la CARSAT

Réaliser des schémas directeurs des aires de livraison (SDAL) à Aix-les-Bains et à Chambéry

Créer un événement grand public pour sensibiliser au métier de livreur et le valoriser

Augmenter la fréquence de contrôle des aires de livraison

Digitaliser la réglementation régissant le transport de marchandises, permanente et temporaire (travaux)

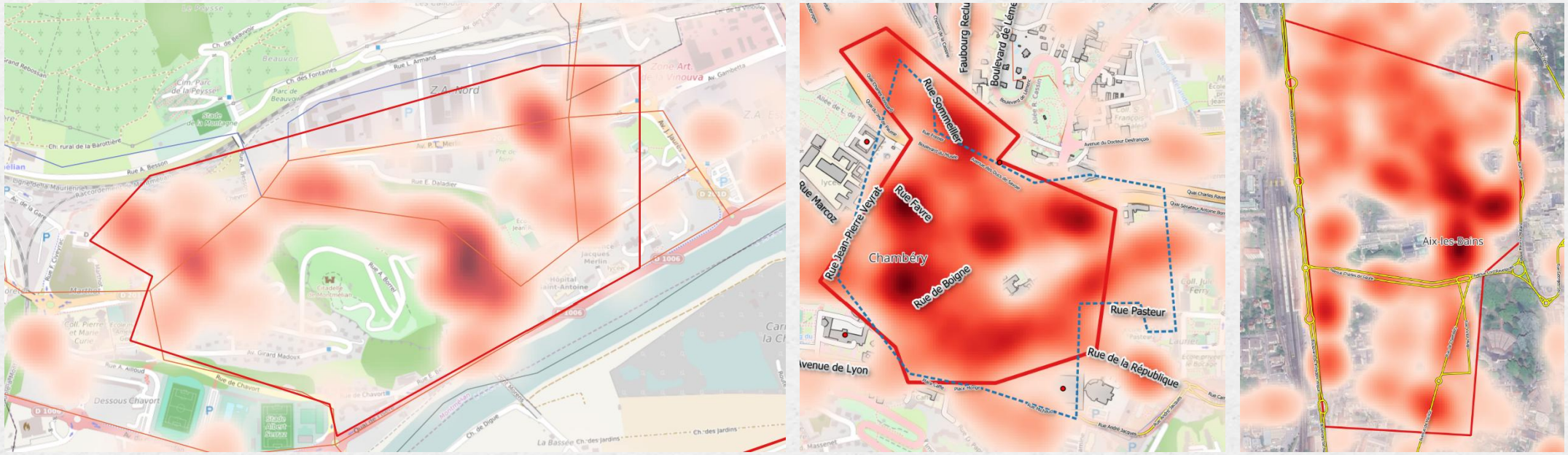
Prévoir des zones de livraison temporaires pendant les travaux d'ampleur

Rappel du périmètre d'étude

Le diagnostic complet est disponible dans le livret des aires de livraison en annexe

- Les aires de livraison des hypercentres de Chambéry, Montmélian et Aix-les-Bains ont été diagnostiquées
- Les périmètres ont été définis suivant les intensités des livraisons et validés avec la maitrise d'ouvrage

- Au total, ont été diagnostiquées :
  - 21 aires de livraison à Aix-les-Bains
  - 10 à Chambéry
  - 3 à Montmélian
- Soit 34 aires ; dont 6 qui n'existent plus



Cartes de chaleur et périmètres des diagnostics de Montmélian, Chambéry et Aix-les-Bains – ELV Mobilités

Indicateurs pour les 3 centralités

Les usages

- Les AL sont en très grande majorité à usage partagé. 3 d'entre elles présentent une signalisation verticale contradictoire

Usages	Nombre d'AL
Partagé	20
Exclusif	4
Contradictoire : panonceau sauf livraisons mais panneau pour usage partagé	3
Non connu	1
Total général	**28**

Créneaux autorisés pour les livraisons

- Les créneaux horaires autorisés sur les AL pour les livraisons sont plutôt harmonisées à Chambéry et Aix-les-Bains

Créneaux JH pour les livraisons	Nombre d'AL
de 6h00 à 11h00	17
Non	7
Non connu	2
7J/7H - 24H/24h et jours feries	1
Total général	**27 ***

** 1 AL de moins cause travaux : absence de signalisation*

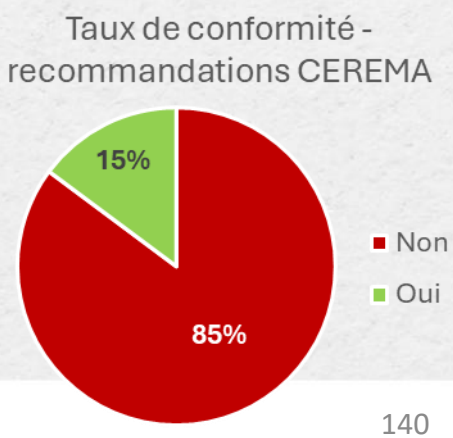
Durée limite de stationnement

- La majorité des AL ne présentent pas de durée maximale de stationnement
- Les durées autorisées sont hétérogènes

Usages	Nombre d'AL
Non	22
10 min	2
20 min	1
15 min	1
5 min ?	1
Non connu	1
Total général	**28**

Taux de conformité des dimensions des AL

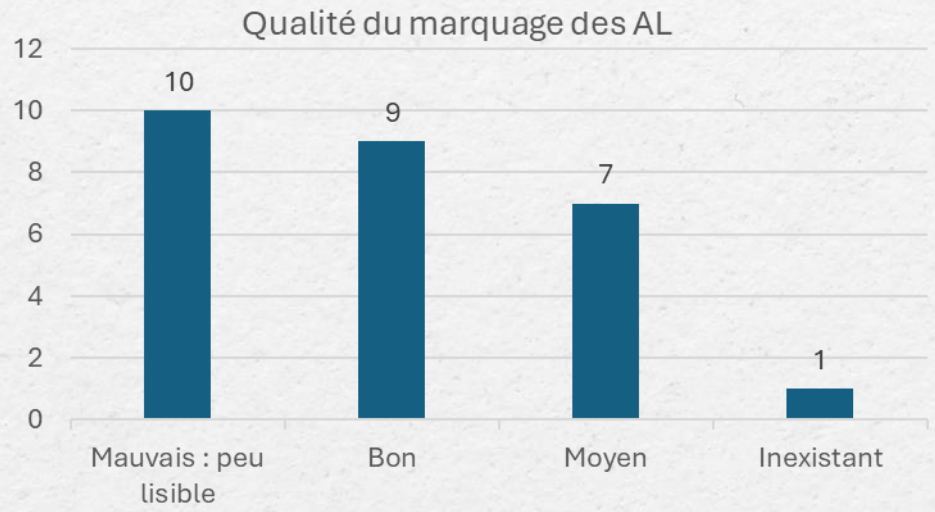
- 85% des AL sont sous-dimensionnées par rapport aux préconisations du CEREMA



Indicateurs pour les 3 centralités

Qualité du marquage des AL

- Les marquages des AL sont globalement peu lisibles



Conformité du marquage des AL

- **Seule 1 AL** analysée présente un marquage conforme au code de la route

Les panonceaux

- Chambéry et Aix-les-Bains présentent une grande variété de panonceaux
- Les mentions « arrêts minute » sont confusantes pour les usagers : sont-elles applicables au transport de marchandises? Aux voitures ? Aux deux ?
- La notion d'arrêt est peu précise dans le code de la route en temporalité, et nécessite d'être à proximité immédiate du véhicule, ce qui n'est pas toujours compatible avec une activité de livraison

Panonceaux	Nombre de Panonceaux
Livraisons de 6h à 11h parcmètre de 11h à 12h de 14h à 19h	8
Livraisons de 6h00 à 11h00	7
Sauf livraisons	3
Zone de livraison	3
Livraisons 6h 11h 2 arrêts minutes limités à 20min	1
Retiré pour travaux	1
Zone de livraison 7J/7J - 24H/24H et jours feries	1
Arret livraison toléré 10min	1
Livraisons de 6h à 11h arrêt minute limité à 15min	1
Arrêt livraisons	1
Réservé livraisons toléré 10min	1
Total général	**28**

** 1 AL de moins cause travaux : absence de signalisation*

Agrandir les aires de livraison

Refaire les marquages en conformité avec le code de la route

Rendre la signalisation verticale plus lisible pour l'ensemble des usagers

Harmoniser la sémantique des panonceaux

Amorcer une réflexion sur les mentions d'« arrêts »

Estimer avec finesse les besoins en aires de livraison

En résumé…

Réaliser un Schéma Directeur des Aires de livraison



Conclusion

Matrice AFOM – La logistique urbaine à Métropole Savoie



- Présence d'acteurs spécialisés dans la logistique du froid avec des infrastructures de qualité et d'envergure régionale
- Chambéry dispose d'un réseau cyclable développé et de bonne qualité
- Des zones piétonnes larges et sécurisantes pour les livreurs et les usagers pouvant inciter à la cyclologistique ou aux livraisons hors-domicile

- Une concentration des livraisons dans quelques centralités (Aix-les-Bains, Chambéry, Montmélian, La Motte-Servolex) mettant sous tension leur cœur de ville (congestion, conflit d'usage, etc.)
- Insuffisance, inadaptation, indisponibilité récurrente et manque de contrôle des aires de livraisons
- Un système perfectible de collecte et de traitement des déchets professionnels et des biodéchets
- Peu d'équipements en faveur de la transition énergétique ou du report modal (stations d'avitaillement BioGNV, bornes électriques, espace logistique de proximité, etc.)

- Une volonté politique dans les documents de planification en faveur de solutions multiples pour la grande logistique (liaison ferroviaire Lyon-Turin) et la logistique urbaine (centre de distribution urbaine, consignes mutualisées, etc.)
- Un cadre règlementaire à homogénéiser, à mettre à jour, à rendre visible et à articuler entre les communes de Métropole Savoie
- L'intégration de la logistique urbaine dans la planification événementielle et de travaux

- Une majorité de VUL en circulation pour la livraison des artisans en TPE/PME, pour lesquels la transition énergétique coûte trop cher
- Des expérimentations en cyclologistique ne se sont pas avérées concluantes
- Un territoire dépendant de l'extérieur pour ses livraisons, avec des chaînes logistiques longues, plutôt rigides et très dépendantes des axes routiers
- Un effet de saisonnalité qui pourrait rendre difficile l'exploitation d'un futur ELP (volume non constant toute l'année)

SYNTHESE DES ENJEUX

Gestion des espaces publics et foncier logistique

- Encombrement de la voirie sur les grands axes (massification des transports, hubs logistique…)
- Performance des livraisons dans les hypercentres (schéma des aires de livraison…)
- Réglementation à l'échelle de Métropole Savoie (articulation entre les communes du territoire, digitalisation…)

Décarbonation / environnement

- Forte dépendance du transport routier (favoriser le report modal)
- Pollution de l'air (développement des stations d'avitaillement alternatifs…)
- Exemplarité des villes (initiative de Chambéry et Aix-les-Bains sur le report modal, clause incitative dans les marchés publics…)

Résilience et adaptation du territoire

- Gestion et dimensionnement du transport de marchandises pendant des événements (Sportifs / JO, culturels, travaux)
- Gestion du compte propre et artisanat (pistes et outils d'optimisation…)

Logistique inverse, économie circulaire

- Gestion des déchets / logistique inverse
- Zone de massification pour les circuits-courts alimentaires (hub pour les grossistes alimentaires, réduction des distances parcourues…)

Notre groupement



Jérôme LIBESKIND

Directeur – expert logistique urbaine et e-commerce

Jerome.libeskind@logicites.fr

07 77 94 63 02

www.logicites.fr



Céline GUILLOIT

Directrice d'études

Celine.guilloit@logicites.fr

06 65 17 96 49

www.logicites.fr



Paul BITTARD

Chargé d'études

paul.bittard@logicites.fr

06 71 05 05 53

www.logicites.fr



Elsa LE VAN

Economiste des transports, experte en modélisation des flux

elvmobilites@gmail.com

09 54 97 14 28

www.elvmobilites.com

LA LOGISTIQUE URBAINE OPTIMISÉE

LOGICITÉS

ELV Mobilités